

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 176 • JULI 2013



**DWELLING TIME
DAN CITRA PELABUHAN**

**PELABUHAN TERINTEGRASI
DAN KOMITMEN SINERGI**

PROYEK MONOREL BUMN

Tol Bali Urai Kemacetan



Dahlan Iskan :
Dua Tangis & Ribuan Tawa

Indonesia
"The World of Satay"

Pelindo III Raih
"Asia HRD Award 2013"



ISSN:2252-4762



www.majalahdermaga.com



Selamat & Sukses

PT PELINDO III (PERSERO)

Atas Anugerah

“ASIA HRD AWARDS 2013”

DERMAGA

SUSUNAN
REDAKSI**Pelindung**

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

**Pengarah**

Sumitro Agus Budiarto

**Pemimpin Redaksi**

Edi Priyanto

**Redaktur Pelaksana**

Camelia Ariestanti

**Koordinator Liputan****& Fotografer**

Wilis Aji Wiranata

**Administrasi**

Ardella Trastiana Dewi

**Koordinator Distribusi**

R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Pebruari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah

Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

Apa kabar pembaca ?

Alhamdulillah sampailah kita di bulan penuh rahmat dan ampunan, Ramadhan yang mulia. Bulan yang didalamnya terdapat puasa Ramadhan dengan pahala berlipatganda. Bulan dimana para yatim dan duafa bersuka cita karena begitu banyak cinta untuk mereka. Bulan dimana semua permohonan dan ampunan akan dikabulkan. Bulan yang sangat istimewa yang hanya bisa kita temui setahun sekali saja. Walaupun terdapat perbedaan dalam penetapan awal Ramadhan tahun ini namun perbedaan itu hendaknya disikapi dengan bijak tanpa mengurangi esensi Ramadhan sesungguhnya. Doa dan harapan kita semoga masih bertemu dengan bulan Ramadhan lagi di tahun-tahun mendatang, aamiinn.

Ramadhan tahun ini kebetulan bersamaan dengan liburan kenaikan kelas. Bagi anak-anak, tentu hari-hari seperti ini sangatlah ditunggu. Libur sekolah semakin panjang karena disambung dengan libur awal Ramadhan. Banyak sekali kegiatan Pelindo III selama Juni-Juli ini. Selain karena persiapan Ramadhan, kebetulan juga banyak pameran yang harus diikuti Pelindo III sebagai wujud pencitraan dan sinergi dengan BUMN lain. Pameran Monorel BUMN di Jakarta, Pameran BUMN Inovation Expo di Jakarta, Pameran Invesda di Yogyakarta dan Pameran Wisata Bahari di Surabaya.

Dari Pameran Monorel BUMN di Jakarta, DERMAGA membawa oleh-oleh artikel menarik yang menjadi laporan utama edisi Juli ini. Indonesia berharap, monorel segera terwujud yang diawali dari kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya. Monorel diharapkan mampu mengatasi permasalahan kota besar yang selama ini sering didengar yaitu masalah kemacetan, keterbatasan anggaran pemerintah serta sulitnya pembebasan lahan. Segudang kelebihan monorel seperti memiliki kapasitas angkut yang fleksibel, ramping dan estetis, berteknologi tinggi, ramah lingkungan dan lain-lain akhirnya mampu menjadi solusi alternatif transportasi yang nyaman dan manusiawi.

Jakarta baru akan mulai mengoperasikan monorel pada Tahun 2016 dan fakta yang kita lihat adalah bahwa negara-negara tetangga sudah lebih dulu dibanding kita bahkan Australia dalam hal ini Sydney secara mengejutkan telah menutup monorelnya karena dianggap mengganggu lansekap Kota Sydney. Memang Jakarta tidak bisa disamakan dengan Sydney. Semoga harapan masyarakat untuk memiliki transportasi massal yang ramah lingkungan, nyaman dan manusiawi bisa terwujud sehingga mengurai benang kusut kemacetan di Jakarta.

Majalah DERMAGA Edisi Juli ini merupakan edisi perdana terbitan 64 halaman. Artikel maritim dan kepelabuhanan akan kami suguahkan bersama informasi bisnis, kesehatan, kuliner juga wisata sehingga majalah ini bisa menjadi media yang menghibur di antara fungsinya sebagai media informasi.

Jangan lupa pantau terus berita terkini di www.majalahdermaga.com. saran, kritik dan kiriman artikel bisa langsung dikirimkan ke redaksi via email humas@pp3.co.id atau majalahdermaga@yahoo.com. Selamat menjalankan ibadah puasa dan selamat membaca!

Indonesia
berharap,
monorel segera
terwujud yang
diawali dari
kota-kota besar
seperti Jakarta
dan Surabaya.
Monorel
diharapkan
mampu
mengatasi
permasalahan
kota besar...

gate in



10

Bagikan Sembako Gratis

vender

Tambah Delapan Crane di Tiga Pelabuhan



14

stevedoring



23

Menengok Fabrikasi Alat Terminal Teluk Lamong

Cctv 04

gate in

Update Data
Tantangan Terberat

08

12

Anugerah
"Asia HRD
Awards"



Vender

1 Juli HUT TPKS:
TPKS Mendorong
Pertumbuhan Perekonomia
Jawa Tengah

16

Pelabuhan Tanjung Intan:
Mengembalikan Peran
Gerbang Selatan

20

Stevedoring
Pamer ACT
di Pameran Monorel BUMN

26

Soal Monorel
Jakarta Belum Mulai
Sydney Sudah Ditutup

29

Garbarata

Mengenal Kapal Cruise

30

**Dari yang Mini
Hingga yang Maksi**

32

Ubah Ragam Makan
Mulai Sekarang

34

Mengurai Kemacetan Di Bali:
Setelah Sukses “Bali Toll”
Menyusul “Bali Rail” ?

38

Merasakan Keindahan Jalan
di Atas Laut Pulau Dewata
Jalan Berkelok Terlihat Makin Indah
saat Pesawat Melintas

40

Depo
Cak Derma Berkata

44

Boom
Jangan **Abaikan**
Nyeri Tumit

45

Lolo
Tanam Pohon
di Gresik

47

Gantry
Mengenal
Kepulauan Indonesia
Lewat Monopoly Archipelago

49

Kinerja Terminal Nilam
Didukung Konsorsium NPTI

55

Haulage
Pelabuhan Terintegrasi
& Komitmen Bangun Sinergi

66

Trolly
Dwelling Time
dan Citra Pelabuhan

63

Bolder
Dua Tangis
dan Ribuan Tawa

64

Reefer
Ragam Pendapat
Tentang Naiknya
Harga BBM

boom



41

Indonesia The **World** of **Satay**

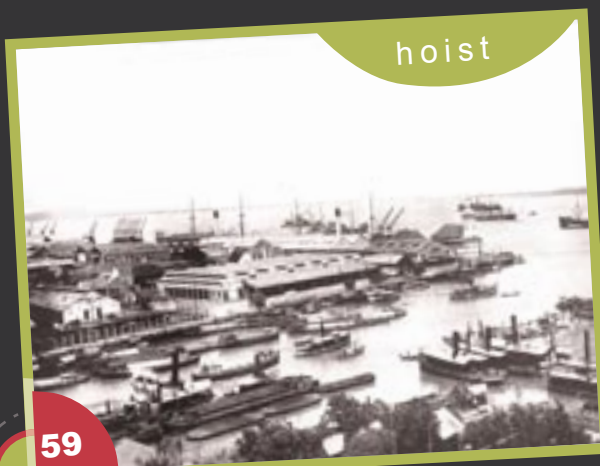
Behandle

Ketika
Wartawan
Pelabuhan
**“Sowan”
mBah
Maridjan**



51

hoist



59

**Dari Kali Mas
Hingga Tanjung Perak**



TV 3 Thailand Kunjungi Pelabuhan Tanjung Perak

Senior Manager Pemasaran Pelindo III, Putut Sri Muljanto saat diwawancarai oleh TV 3 Thailand di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Wawancara berlangsung hangat dengan tema kesiapan pelabuhan menghadapi Asean Economic Community di tahun 2015. Selain itu, TV 3 Thailand juga meliput seputar kegiatan kepelabuhanan yang sedang berlangsung didampingi oleh tim dari Markplus Institute of Marketing (MIM).

BUMN Innovation Expo

Pelindo III melalui sekretariat tetap mengikuti pameran BUMN Innovation Expo di Jakarta Convention Centre (JCC) Senayan. pada kesempatan tersebut, Pelindo III memilih tema Monorel dan Terminal Teluk Lamong sebagai materi pameran. Pameran yang dibuka oleh Menteri BUMN Dahlan Iskan berlangsung meriah selama 4 hari mulai tanggal 27 Juni s.d 30 Juni 2013. Beliau berucap melalui inovasi dan produk unggulan yang ada, BUMN siap menghadapi persaingan bisnis mendatang, termasuk menghadapi Asean Economy Community (AEC) pada tahun 2015 nanti. se usai meresmikan beliau berjalan mengelilingi pameran produk-produk unggulan BUMN.



Isra' Mi'raj

Nabi Muhammad SAW



Di lingkungan Pelindo III, momentum Isra' Mi'raj Nabi Muhammad SAW diisi dengan kegiatan dakwah dengan menghadirkan Ustadz Restu Sugiharto. Selama kurang lebih 45 menit, ustadz yang dikenal dengan sebutan Ustadz Cinta itu berbicara mengenai jodoh. Restu Sugiharto bertaushiah tentang cara membentuk dan membina keluarga yang bahagia. Menurutnya, untuk menuju keluarga yang bahagia setiap insan yang berkeluarga harus pandai dalam bersyukur.

Evaluasi

Semester I Tahun 2013

Memasuki pertengahan tahun 2013, Direksi Pelindo III mengumpulkan seluruh pejabat struktural di lingkungan Kantor Pusat Pelindo III dan anak perusahaan. Sejumlah Senior Manager dan Asisten Senior Manager serta para Direksi anak perusahaan dikumpulkan dalam rangka evaluasi kinerja. Beragam evaluasi dilakukan oleh Direktur Utama, Direktur Keuangan dan Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha yang memimpin rapat kala itu. Dengan adanya evaluasi ini diharapkan kinerja Pelindo III pada sisa tahun 2013 dapat semakin baik dan meningkat dari periode-periode sebelumnya.



Pelindo III Press Tour 2013

Hubungan antara Pelindo III dengan pewarta media yang selama ini terjalin dengan baik senantiasa dijaga oleh perusahaan. Salah satunya adalah dengan mengajak para pewarta media mengunjungi pelabuhan-pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III. Tahun ini, kegiatan yang bertajuk Pelindo III Press Tour 2013 diadakan di Yogyakarta dengan menghadirkan pimpinan tiga pelabuhan. Yakni, General Manager TPKS, General Manager Tanjung Emas Semarang, dan General Manager Tanjung Intan Cilacap. Pelindo III Press Tour 2013 diikuti oleh sedikitnya 43 orang pewarta media dari Surabaya, Semarang, dan Cilacap serta petugas humas Pelindo III baik dari kantor pusat maupun cabang.



Media **Education** & **Discussion**



Dua hari sebelum pelaksanaan Pelindo III Press Tour 2013 di Yogyakarta, Pelindo III Cabang Banjarmasin sudah terlebih dahulu mengumpulkan para pewarta dari berbagai media di Banjarmasin. Sekitar 30 orang wartawan dari Banjarmasin dikumpulkan di kantor Pelindo III setempat untuk berbagi informasi seputar kepelabuhanan. Selain General Manager Toto Heli Yanto, para manager juga turut berbagi informasi kepada para wartawan. Kegiatan bertema Pelindo III Banjarmasin Media Education & Discussion itu dimaksudkan untuk memberikan pemahaman seputar aktivitas pelabuhan kepada para wartawan.

Penataan Tanjung Perak



Rencana Pelindo III untuk melakukan penataan terminal di Pelabuhan Tanjung Perak mulai disosialisasikan. Bersama dengan Otoritas Pelabuhan, Syahbandar, dan beberapa asosiasi kepelabuhanan, manajemen Pelabuhan Tanjung Perak menjelaskan mengenai fungsi *dedicated terminal* yang akan diberlakukan di Pelabuhan Tanjung Perak. Nantinya, terminal-terminal di Pelabuhan Tanjung Perak akan menangani muatan-muatan sesuai dengan peruntukannya.

Perbaikan Jalan Sampit-Bagendang

Akses darat yang menghubungkan Sampit dengan Bagendang akan diperbaiki. Perbaikan tersebut diperkirakan akan menghabiskan dana sekitar Rp87 miliar. Konsep pendanaan berasal dari Pemerintah Propinsi Kalimantan Tengah 50 persen, pengusaha/investor 35 persen, Pemerintah Kabupaten Kotawaringin Timur 10 persen dan Pemerintah Kabupaten Seruyan 5 persen. Sebagai pengusaha/investor, Pelindo III mengajak konsorsium dalam perbaikan jalan akses Sampit-Bagendang.



Update Data Tantangan Terberat



(Kiri-kanan) Sekretaris Perusahaan Pelindo III Sumitro Agus Budiarto, Kepala Diskominfo Provinsi Jawa Timur Harijogi, Sosiolog FISIP UNAIR Bagong Suyanto, Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto, dan Kepala Seksi Komunikasi Pemerintah Diskominfo Provinsi Jawa Timur M. Rahmat.



Kepala Dinas Komunikasi dan Informatika (Diskominfo) Provinsi Jawa Timur, Harijogi menyatakan situs web merupakan instrumen penting dalam membangun komunikasi sesama anggota Badan Koordinasi Kehumasan Pemerintah (Bakohumas) dengan memanfaatkan teknologi komunikasi. Karena itulah, Diskominfo Jawa Timur telah menyiapkan situs web khusus untuk anggota Bakohumas Jawa Timur yaitu bakohumas.jatimprov.go.id.

Hal itu disampaikan Harijogi pada pertemuan Bakohumas yang bertajuk "Situs Web sebagai Media Komunikasi dan Dampak Sosial Penggunaan Situs Web bagi Masyarakat" di kantor pusat Pelindo III Surabaya, awal Juli lalu.

"Kami berharap agar web ini dapat menjadi sarana saling bertukar informasi bagi seluruh anggota di samping pertemuan tatap muka yang ada seperti saat ini. Di sisi lain, Bakohumas Jatim juga telah memiliki rubrik khusus di Majalah Potensi Jatim yang setiap bulan telah kami kirim ke Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD)," ujar Harijogi dalam sambutannya.

Berbicara masalah perkembangan teknologi informasi utamanya website, Harijogi menjelaskan, di lingkup Pemerintah Provinsi (Pemprov) Jawa Timur situs resmi yang kini terus dikembangkan adalah www.jatimprov.go.id. Pada situs ini memuat informasi tentang potensi daerah, pemerintahan,

prospek pembangunan ekonomi dan berbagai data lain tentang Provinsi Jawa Timur.

"Sebagai etalase resmi Pemprov Jatim, web ini dapat "nge-link" (menghubungkan) pada pelayanan yang dibutuhkan masyarakat seperti perijinan investasi, informasi lelang pengadaan barang (LPSE) hingga pelayanan informasi lainnya yang dapat diakses oleh masyarakat luas," paparnya.

Saat ini, situs di masing-masing SKPD terhubung langsung dengan website www.jatimprov.go.id. Dengan begitu, kebutuhan masyarakat akan informasi dapat langsung mengakses. "Untuk itulah, mari kita introspeksi pada SKPD masing-masing bagaimanakah kondisi website kita, bagaimanakah update data kita, informasi dari SKPD dimaksud, sehingga diperlukan kesiapan informasi dari masing-masing SKPD itu sendiri," ujarnya.

Di tempat yang sama, Kepala Bidang Jaringan Komunikasi, Dinas Komunikasi dan Informatika Jawa Timur, Isrowi Farida yang menaungi semua media online di SKPD menyatakan, kendala yang dihadapi saat ini adalah minimnya kemampuan pejabat yang melakukan updating pengelolaan situs pemerintahan ini.

"Untuk mengantisipasinya, kami terus berkomunikasi agar update data tiap anggota bisa dilaksanakan secara rutin," ujarnya.

Menurutnya, masyarakat di Jawa Timur sangat membutuhkan pembaharuan informasi, sehingga update data menjadi keharusan bagi seluruh SKPD. Walaupun, ada beberapa anggota yang kurang aktif.

"Bahkan, ada sejumlah anggota yang sudah aktif memperbarui datanya tapi proses update-nya lama. Oleh karena itu, banyak masyarakat langsung mengalihkan kegiatan pencarian datanya ke web lain," tuturnya.

Pertemuan ini adalah agenda rutin tiga bulan sekali. Untuk kali ini hanya fokus pada berbagi informasi. "Kami harap dengan pelaksanaan pertemuan semacam ini dapat mengakomodasi dan meningkatkan koordinasi antar-SKPD," lanjut Isrowi.

Sekretaris Perusahaan Pelindo III, Sumitro Agus Budiarto membenarkan update data adalah tantangan



Sosiolog FISIP UNAIR Bagong Suyanto

terbesar bagi media online. Untuk itu, pertemuan ini perlu diadakan agar bisa menambah wawasan dan saling memberikan informasi kepada seluruh SKPD terutama tentang kepelabuhanan.

"Apalagi, sampai saat ini beberapa dari mereka ada yang belum mengenal dan tahu lebih jauh perkembangan Pelabuhan Tanjung Perak. Bahkan, apa saja fasilitas dan layanan yang bisa dimanfaatkan bagi publik," tutur Sumitro.

Oleh sebab itu, tambah dia, semangat pengelola perlu terus dipompa. Dengan sesi ini diharapkan semangat itu kian membara. "Kalau di Pelindo III, rilis berita maupun berita dari media massa kita update tiap hari. Web kami juga tidak hanya berisi informasi tentang pelabuhan. Contohnya, info lowongan kerja, pengadaan barang/jasa juga ada," tambahnya.

Hadir sebagai narasumber dalam pertemuan Bakohumas Provinsi Jawa Timur tersebut adalah Sosiolog FISIP Unair, Bagong Suyanto dan Kepala Humas Pelindo III, Edi Priyanto.

Dalam paparannya, Edi Priyanto mengatakan bahwa keberadaan website bagi BUMN memiliki berbagai kemanfaatan, diantaranya adalah sarana penjualan produk, permudah komunikasi, mendatangkan calon konsumen, branding, meningkatkan kualitas layanan.

"Selain itu, website juga berfungsi untuk meningkatkan kredibilitas perusahaan dan mencari partner baru," katanya. (Berlian)



Suasana pertemuan Bakohumas Provinsi Jawa Timur



(Kiri-kanan baju putih biru) Kepala Dinas Sosial Surabaya, Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak, Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak, Direktur Keuangan Pelindo III, dan General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak bersama perwakilan penerima sembako gratis.

Bagikan Sembako Gratis

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono.



Kami berharap, bantuan paket sembako dari Pelindo III ini jangan hanya dilihat dari nilainya namun lebih pada manfaatnya dalam merajut kasih dan menjalin mitra tumbuh berkembang

Pelindo III di awal Juli kemarin secara serentak menyelenggarakan kegiatan "Pelindo III Berbagi Sembako" di tujuh propinsi di Indonesia yang menjadi wilayah kerja perusahaan. Lokasi pembagian sembako tersebut sedikitnya didistribusikan pada 31 lokasi pelabuhan. Lokasi-lokasi tersebut meliputi Tanjung Perak, Proyek Teluk Lamong, Gresik, Kalianget, Tanjung Wangi, Tanjung Tembaga, Pasuruan, Panarukan, Tanjung Emas, TPK Semarang, Tegal, Tanjung Intan, Banjarmasin, Pulang Pisau, Sampit, Bagendang, Kumai/Bumiharjo, Pangkalan Bun, Kotabaru, Batulicin, Satui, Benoa, Lembar, Bima, Badas, Celukan Bawang, Maumere, Ende, Kupang, Waingapu dan Kalabahi.

Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono mengatakan bahwa kegiatan ini merupakan wujud kepedulian perusahaan terhadap lingkungan sekitarnya sebagai respon dari penyesuaian harga BBM beberapa waktu lalu, khususnya pada masyarakat yang kurang mampu ekonominya.

"Kami berharap, bantuan paket sembako dari Pelindo III ini jangan hanya dilihat dari nilainya namun lebih pada manfaatnya dalam merajut kasih dan menjalin mitra tumbuh berkembang", ungkap Wahyu.

Kandidat Doktor Universitas Brawijaya Malang ini menambahkan bahwa jumlah paket sembako yang didistribusikan oleh Pelindo III mencapai 27.600 paket sembako. Dana yang dikeluarkan dalam kegiatan tersebut sedikitnya mencapai Rp2,76 miliar yang dialokasikan dari anggaran bina lingkungan Pelindo III.

Wahyu Suparyono menegaskan bahwa, kegiatan tersebut merupakan ungkapan rasa syukur atas kemajuan Pelindo III selama ini, selain itu juga sebagai bentuk kepedulian Pelindo III terhadap masyarakat sekitar dan orang-orang yang terlibat langsung dalam kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak.

"Kami berharap program ini dapat meningkatkan jalinan kerja sama antara BUMN dan masyarakat, sehingga dapat membawa manfaat bersama. Pelindo III ke depan akan terus melaksanakan program tanggung jawab sosial perusahaan secara berkesinambungan", tambahnya.

General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Rismarture merinci paket sembako yang dibagikan di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak mencapai 6.500 paket. Paket sembako itu diberikan kepada warga miskin di Kelurahan Perak Utara, warga miskin di Kelurahan Perak Barat, Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM), pasukan kuning serta tenaga kebersihan di wilayah kerja Pelabuhan Tanjung Perak.

"Paket sembako tersebut berisi 5 Kg beras, 1 liter minyak goreng, 1 Kg gula pasir, 1 botol kecap dan 5 bungkus mie instan", ujar Rismarture ditengah-tengah pembagian sembako di halaman kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

Dalam kegiatan Pelindo III Berbagi Sembako di Pelabuhan Tanjung Perak, selain dihadiri oleh Direksi



Suasana pembagian sembako gratis di halaman kantor Pelindo III Cabang Tanjung Perak.

Pelindo III dan General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak, juga turut hadir Kepala Dinas Sosial Kota Surabaya mewakili Walikota Surabaya, Kapolres Pelabuhan Tanjung Perak, Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak Surabaya, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Perak Surabaya.

Penyaluran paket sembako gratis di Surabaya juga dilakukan oleh divisi proyek Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Sebanyak 1.500 sembako gratis diberikan kepada masyarakat di enam kelurahan sekitar proyek pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong. (Berlian)



General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak Rismarture.

Anugerah “Asia HRD Awards”

Pengelolaan HRD Pelindo III dinilai merupakan yang terbaik, hingga mendapat penghargaan “Asia HRD Award 2013”

MELALUI proses penilaian cukup lama dan berkelanjutan selama pengamatan kurang lebih empat tahun, program transformasi pengelolaan *Human Resources* di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang dilakukan oleh Direktur Personalia & Umum A. Edy Hidayat N, mendapat pengakuan internasional, melalui ajang pemilihan “Asia HRD Award 2013” yang berlangsung 13 Juni 2013 di Hotel Ritz Carlton, Jakarta. Pelabuhan III terpilih sebagai perusahaan yang telah menerapkan HR terbaik di tingkat Asia dan berhak memboyong “Asia HRD Award 2013” yang diserahkan oleh istri Perdana Menteri Malaysia, YABhg. Datin Paduka Seri Rosmah Mansor, untuk kategori organisasi.

Beberapa faktor yang menjadi kunci kemenangan dalam penganugerahan “Asia HRD Award 2013” yang dihadiri oleh para pimpinan BUMN di tingkat Asia tersebut adalah kesuksesan A. Edy Hidayat N dalam mengenalkan sistem dan proses inovatif di bidang HR serta pengaruh nyata dalam meningkatkan produktifitas kerja karyawan serta profitabilitas perusahaan.

Menurut Manager SDM & Umum Pelindo III Cabang Tanjung Emas yang juga *President Human Capital Forum* Pelabuhan III Mohammad Syafiudin yang mendampingi Dirpum dalam event internasional itu, HRD Awards merupakan ajang tahunan untuk memilih individu atau organisasi yang memiliki kontribusi besar dalam memajukan dunia HR yang dibagi dalam beberapa kategori diantaranya adalah pertama “*Lifetime Achievement*”, kedua “*Society*”, ketiga, “*Organisation*” dan keempat “*HR Community*”. Pelaksanaan “Asia HRD Awards” berlangsung berpindah-pindah dari satu negara ke negara lain di wilayah Asia. Untuk pertama kali, kegiatan penganugerahan “Asia HRD Award” di launching tahun 2003 dengan penerima anugerah pada saat itu sebanyak 5 negara, dan sekarang sudah diikuti 16 negara Asia.



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N, saat penerima penghargaan Asia HRD Award 2013.

Pilar Kemajuan

“Tahun 2013 ini, “Asia HRD Awards” di selenggarakan di Jakarta. Pemilihan para pemenang di lakukan oleh lembaga internasional yang independent dan objektif dengan menilai sukses individu dan perusahaan, khususnya dalam proses transformasi yang dilakukan, hingga penerapan HR benar-benar telah menjadi pilar bagi kemajuan dan masa depan perusahaan tersebut” jelas Mohammad Syafei kepada Reporter Dermaga.

Dengan mendapat anugerah “Asia HRD Awards” ini khususnya untuk kategori organisasi, tentunya Pelindo III makin di kenal public, sebagai BUMN atau perusahaan yang sudah “*on the track*” dalam mengimplementasikan pengelolaan HR secara modern dengan mengadopsi sistem dan program-program HR inovatif yang dapat mendorong karyawannya (pegawai dan pekerja tidak tetap) untuk lebih produktif.

“Pastinya anugerah ini akan makin memacu manajemen agar lebih bersemangat melakukan akselerasi program transformasi

yang saat ini sedang berlangsung di lingkungan Pelindo III" ujar Dirpum pada sesi wawancara dengan media di Jakarta.

Dalam event bergengsi itu, terdapat dua lembaga dari Indonesia yang menerima anugerah "Asia HRD Awards 2013" yaitu Pelindo III dan JNE Courier. Selain Pelindo III, untuk kategori perusahaan atau organisasi, beberapa perusahaan Asia lainnya juga mendapat penghargaan serupa, diantaranya "DELL Global Business Centre", "Majlis Amanah Rakyat", "Apollo Hospitals Enterprises Ltd", "JNE Courier", dan "Learning Port".

Konsisten dan Berkelanjutan

Raihan Pelindo III mendapat anugerah "Asia HRD Award", didasari sejak A. Edy Hidayat N, menjabat Direktur Personalia & Umum (Dirpum), dengan menyiapkan perencanaan dan strategi serta program-program inisiatif yang menarik untuk jangka pendek, menengah dan jangka panjang. *HR Roadmap*, semua program dan inisiatif di bidang HR dilakukan secara konsisten dan berkelanjutan sejalan dengan visi dan misi perusahaan. Dengan demikian, pola pengelolaan dan peranan HR sudah berubah dari orientasi kepada administrasi dan penunjang kepersonaliaan kepada agen perubahan (*agent of change*) dan bisnis partner yang strategik (*strategic business Partners*).

Searah perubahan orientasi bisnis Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Pelindo III dari yang semula merupakan regulator untuk kemudian menjadi operator pelabuhan, maka Dirpum menjadikan perubahan orientasi bisnis tersebut sebagai momentum dalam melakukan transformasi bidang HR. Semua area yang terkait dengan manajemen HR dilakukan perubahan yang pada intinya mengubah pola-pola tradisional menjadi lebih modern dengan mengadopsi sistem dan program berskala global seperti suksesi kepemimpinan (*Succession Planning*), pengembangan organisasi (*Organizational Development*), manajemen talenta (*Talent Management*), pendidikan dan pelatihan (*Training & Development*) manajemen pengetahuan (*Knowledge Management*), organisasi pembelajaran (*Learning Organisation*), manajemen kinerja (*Performance Management*), remunerasi yang dinamis (*Dynamic Remuneration*) dan lain-lain program yang diarahkan agar lebih berperan ke arah lebih strategis

yaitu menjadi mitra usaha yang strategik (*Strategic Business Partner*).

"Makanya tak heran apabila pada saat ini banyak pegawai yang muda-muda sudah menduduki jabatan strategis di lingkungan perusahaan dan sistem penggajian sudah mengalami perubahan secara signifikan yaitu dengan berbasis kinerja individu pegawai atau dikenal dengan istilah *Pay for Performance*. Semua sistem manajemen HR akan selalu dievaluasi secara periodik kemudian diadaptasi secara berkelanjutan untuk menyesuaikan dengan perkembangan yang terjadi dan mendukung tuntutan bisnis perusahaan" ujar A. Edy Hidayat N di sela-sela penerimaan Anugerah "Asia HRD Awards 2013".

Berbekal kerja keras, ketekunan dan konsistensi seperti yang dilakukan Dirpum dalam membina dan mengembangkan Human Resources di lingkungan kerja Pelindo III akhirnya perusahaan berhasil mendapatkan apresiasi dari kalangan internasional. Jerih payah tersebut, diakui telah ikut berkontribusi dalam memajukan kinerja perusahaan dan hal ini kita lihat dalam *Balance Score Card* Perusahaan selama empat tahun terakhir.

Kepuasan Pelanggan

Dari perspektif keuangan, (*Financial Perspective*) dalam empat tahun terakhir ini, pertumbuhan pendapatan perusahaan rata-rata sudah sebesar 14 %, dari perspektif pelanggan (*Customers Perspective*), kepuasan pelanggan

mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Bahkan pada tahun 2012 mencapai 3,42 yang sebelumnya hanya 3,13 (skala likert). Sedangkan dari perspektif proses bisnis internal (*Internal Business Process Perspective*) sudah melampaui angka 4. Hal ini dapat dicermati pada capaian tahun 2012 yang lalu, dengan hasil survey kepuasan pegawai sudah mencapai angka 4,15, sedang tahun-tahun sebelumnya masih 3, 11 (skala likert).

Demikian juga dalam perspektif pembelajaran dan pertumbuhan, (*Learning & Growth Perspective*), sistem informasi dan teknologi atau yang saat ini biasa kita kenal dengan istilah ICT (*Information & Communication Technology*), sudah diadopsi serta diimplementasikan secara meluas di seluruh unit kerja/cabang-cabang perusahaan guna mempermudah proses administrasi dan transaksi bisnis di bidang kepelabuhanan.

"Ke depan diharapkan, Pelindo III tak hanya jago dikancah nasional sebagaimana telah terbukti selama ini dengan menjuarai beberapa lomba bidang Human Capital di Indonesia, dan tingkat regional, tetapi juga mampu menjadi pemain global dengan terus berkarya sesuai program-program yang kreatif dan inovatif guna kelangsungan hidup perusahaan" ungkap Mohammad Syaifudin yang menutup penjelasannya dengan mengucapkan slogan "Jayalah Pelindo III" dan sebarakan perasaan "senang & antusiasme kerja" dengan membudayakan salam *Human Capital: Empowering People- Energizing Company*". (Nilam)



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N. (dua dari kanan) bersama para penerima penghargaan Asia HRD Award 2013 lainnya.



Alat bongkar muat jenis fixed crane yang terpasang di Pelabuhan Gresik. Rencananya Pelabuhan Gresik akan memperoleh tambahan empat unit fixed crane pada tahun 2014 mendatang

Tambah Delapan Crane di Tiga Pelabuhan

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) kepelabuhanan Pelindo III melakukan penambahan delapan unit alat bongkar muat jenis *fixed crane* di tiga pelabuhan yang dikelolanya. Ketiga pelabuhan itu adalah Pelabuhan Gresik Jawa Timur, Pelabuhan Batulicin Kalimantan Selatan, dan Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat.

Proses pengadaan alat dilakukan oleh Pelindo III dengan menggandeng konsorsium perusahaan yang terdiri dari PT Indonusa Harapan Masa, PT Bukaka Teknik Utama, dan Jiangsu Gangyi Heavy Machinery Co., Ltd, (IHM-BUKAKA-GYC JO).

Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief mengatakan, pengadaan alat bongkar muat jenis *fixed crane* dilakukan oleh Pelindo III mengingat di tiga pelabuhan tersebut arus barang semakin meningkat. Di Pelabuhan Lembar misalnya, arus petikemas meningkat cukup signifikan 11.566

Teu's di tahun 2011 menjadi 15.188 Teu's di tahun 2012. Sedangkan untuk komoditas *general cargo* tercatat 457.785 Ton/M3 di tahun 2011 dan 516.443 Ton/M3 di tahun 2012.

Demikian halnya dengan Pelabuhan Batulicin. Pelabuhan yang merupakan kawasan dari Pelindo III Cabang Kotabaru itu mencatat pertumbuhan arus petikemas hingga 204 persen. Tahun 2011 arus petikemas tercatat sebanyak 13.273 Teu's dan di tahun 2012 tercatat sebanyak 27.056 Teu's.

Sedangkan di Pelabuhan Gresik, pertumbuhan arus barang terjadi pada komoditas *general cargo* yang tercatat sebanyak 2.117.243 Ton/M3 di tahun 2011 meningkat menjadi 2.312.430 Ton/M3 di tahun 2013.

"Dana yang kami siapkan untuk mendatangkan alat tersebut mencapai USD 10,75 juta atau sekitar Rp105 miliar. Dari delapan alat itu, rencananya

Fixed crane ini multifungsi, bisa digunakan untuk bongkar muat petikemas, bongkar muat kayu log, dan juga bongkar muat curak kering

empat unit akan ditempatkan di Pelabuhan Gresik, dua unit di Pelabuhan Batulicin, dan dua unit di Pelabuhan Lembar," kata Husein Latief saat ditemui disela-sela acara penandatanganan kontrak pekerjaan pengadaan *fixed crane* di kantor pusat Pelindo III, Kamis awal Juli ini.

Husein menambahkan, paket pekerjaan yang ditandatangani hari ini meliputi pekerjaan pengadaan alat yang terdiri dari perancangan



Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief dan perwakilan konsorsium IHM-BUKAKA-GYC JO Sofiah Balfas saat penandatanganan kontrak kerja pengadaan delapan unit *fixed crane*.

desain, pengadaan bahan material, fabrikasi, perakitan, pengiriman, pengetesan, sertifikasi, pelatihan dan pengenalan alat, penambahan alat pelengkap berupa spreader 20 feet dan 40 feet, grab untuk kayu log, grab untuk curak kering, serta pengadaan boom park.

Waktu pengerjaan yang dibutuhkan untuk pengadaan delapan unit *fixed crane* tersebut mencapai 18 bulan terhitung sejak kontrak kerja ditandatangani.

"*Fixed crane* ini multifungsi, bisa digunakan untuk bongkar muat petikemas, bongkar muat kayu log, dan juga bongkar muat curak kering," tambah Husein.



Lapangan penumpukan petikemas di Pelabuhan Batulicin Kalimantan Selatan. Menurut rencana di pelabuhan ini akan dipasang dua unit *fixed crane* menyusul arus petikemas yang semakin meningkat.

Perwakilan konsorsium Sofiah Balfas mengatakan pihak konsorsium sanggup memnuhi target yang ditetapkan Pelindo III. Oleh karenanya, ketiga perusahaan konsorsium akan terus berkoordinasi terkait dengan peran dan fungsi masing-masing perusahaan.

"Kami yakinkan kepada Pelindo III bahwa kedelapan alat tersebut akan kami kirim sesuai jadwal sehingga dapat langsung dioperasikan," katanya.

Selain menggandeng pihak konsorsium untuk pengadaan alat, Pelindo III juga menggandeng PT Sucofindo (Persero) sebagai konsultan supervisi pengadaan delapan unit *fixed crane*. Sucofindo bertugas untuk mengawasi pekerjaan agar sesuai dengan kerangka acuan kerja yang telah ditetapkan oleh Pelindo III. Mereka bertugas melaporkan seluruh hasil pengawasan kepada Pelindo III.

Kepala Cabang PT Sucofindo (Persero) Cabang Surabaya Heryantono menyatakan komitmennya untuk mengawal proses pekerjaan pengadaan delapan unit *fixed crane* yang dilakukan oleh Pelindo III. Dirinya berjanji pihaknya akan profesional dalam bekerja agar alat yang dijanjikan oleh perusahaan konsorsium IHM-BUKAKA-GYC JO sesuai dengan kerangka acuan kerja yang ditetapkan oleh Pelindo III.

"Kami mulai bertugas mulai kontrak kerja ini ditandatangani sampai 18 bulan ke depan," kata Heryantono.

Heryanto mengharapkan kerjasama yang baik antara semua pihak baik Pelindo III maupun konsorsium. **(Mirah)**



Kegiatan layanan petikemas di Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat. Pelabuhan ini akan memperoleh tambahan dua unit *fixed crane* menyusul arus barang di pelabuhan tersebut yang semakin meningkat.

NO. 1

PT PETALOGAN VINDUSNA INTERPINA BROS
TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG

1 Juli HUT TPKS: TPKS Mendorong Pertumbuhan Perekonomian Jawa Tengah

Terminal Peti Kemas Semarang memasuki usia ke-12 tahun. Sejauh mana keberhasilannya dan apa saja tantangannya?

Lapangan penumpukan petikemas di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS).



TERMINAL Peti Kemas Semarang (TPKS) yang pada 1 Juli 2013 lalu memasuki usia ke-12, merupakan unit usaha PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) yang setiap tahunnya mengalami peningkatan konstan dalam produktivitas kinerja pelayanan bongkar muat petikemas. Karenanya, banyak kalangan yang menyebut cukup pantas bila pada tahun 2008 satu-satunya terminal petikemas di Provinsi Jawa Tengah ini menerima penghargaan “Piala Pelayanan Prima” langsung dari Presiden RI.

“Peran penting TPKS bukan hanya karena kontribusi pendapatan yang cukup signifikan bagi Pelindo III, tetapi juga mampu mendorong perdagangan di provinsi Jawa Tengah. Hal ini dapat dibuktikan dengan realisasi ekspor dari Tanjung Emas yang tiap tahun mengalami surplus, dibanding impornya” tutur Ketua Indonesia National Shipowner Association (INSA) Semarang Eddy Raharto dalam suatu perbincangan dengan Reporter Dermaga.

Ditinjau dari kinerja keuangan, TPKS juga telah berhasil memberikan kontribusi pendapatan dan laba usaha yang positif bagi perusahaan. Sedangkan dalam tatakelola perusahaan, Manajemen TPKS juga telah membuktikan mampu melaksanakan sistem dan prosedur yang berdampak pada tercapainya efektifitas maupun efisiensi dalam lini operasional.



Pintu masuk dan pintu keluar (gate) menuju dermaga dan lapangan penumpukan di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS).

Tumbuh Signifikan

Unit Usaha Pelindo III TPKS yang semula dikenal sebagai terminal yang hanya melayani bongkar muat petikemas internasional, sejak akhir 2012 lalu telah membuka layanan bongkar/muat petikemas domestik. Kalau pada awalnya hanya dilakukan oleh perusahaan pelayaran Nasional PT SPIL dengan rute Semarang-Banjarmasin, mulai 1 Juni 2013 layanan untuk petikemas domestik berkembang dengan jalur Jakarta-Semarang-Kumai, yang dilaksanakan oleh perusahaan pelayaran nasional Meratus.

Tentang hal ini, GM TPKS berucap: “Arus petikemas domestik akhir-akhir ini tumbuh signifikan. Kami memberikan perhatian terhadap segmen ini, dan dalam rangka kerjasama dengan Pelindo III Cabang Tanjung Emas,

maka untuk pelayanan petikemas domestik kami menyiapkan dermaga dan peralatan, sedang untuk penumpukannya diarahkan ke lapangan penumpukan petikemas di Cabang Tanjung Emas”.

Menjawab pertanyaan Dermaga tentang capaian pendapatan tahun 2012, GM TPKS mengatakan: “Alhamdulillah masih terjadi capaian yang positif. Dalam neraca laba/rugi usaha, tercatat laba/rugi riil sebelum pajak, tercapai 119% diatas RKA, dan bila dibanding dengan capaian tahun 2011 masih terjadi peningkatan 110%”.

Iwan Sabatini mengakui bahwa sampai dengan akhir tahun 2012, TPKS masih menghadapi beberapa masalah internal maupun eksternal yang menjadi penghambat pertumbuhan lebih signifikan dari cabang yang dipimpinnya. Permasalahan internal yang mencolok, antara lain rendahnya utilisasi salah satu RTG, hingga mengganggu kecepatan pelayanan. Namun hal itu segera dapat diatasi dengan cara optimalisasi fungsi melalui life assement. Juga terdapat masalah kurangnya jumlah SDM foreman kapal dan planner yang dapat diatasi dengan penambahan jumlah SDM agar memenuhi kebutuhan.

Mantan GM Pelabuhan Benoa Bali yang sempat menjadi Kahumas Pelindo III ini juga menjelaskan

tentang adanya permasalahan eksternal, yang cukup berpengaruh terhadap kinerja unit usaha yang dipimpinnya. Secara rinci, dijelaskan:

- Masih muncul keluhan terhadap kedalaman alur pelayaran dan kondisi break water, yang solusinya berupa koordinasi dengan Adpel Tanjun Emas terkait kedalaman alur dan kondisi penahan gelombang. Untuk itu, pada triwulan IV tahun 2012 sudah mulai dilakukan pengerukan alur dengan volume keruk 350.000 Meter³, agar mencapai kedalaman -10 meter LWS;
- Tingginya volume container jalur merah yang mengakibatkan peningkatan permintaan behandle, namun kurang sebanding container yang bisa diperiksa oleh Bea Cukai. Guna mengatasi hal tersebut, Manajemen TPKS melakukan koordinasi dengan BC maupu ALFI, terkait percepatan pelayanan pemeriksaan, disesuaikan dengan kemampuan fasilitas, termasuk penggunaan CY-04.

Akselerasi Berkelanjutan

“Sebagai unit usaha yang diharap dapat terus tumbuh dan berkembang untuk mampu member kontribusi lebih besar bagi perusahaan, dan lebih-lebih mampu jadi pemicu pertumbuhan ekonomi bagi



Layanan petikemas domestik di Terminal Peti Kemas Semarang. Layanan ini dimulai akhir tahun 2012 kemarin.



Loket layanan petikemas internasional di Terminal Peti Kemas Semarang.

lingkungan strategisnya di Provinsi Jawa Tengah dan Daerah Istimewa Yogyakarta, Manajemen TPKS terus melakukan terobosan usaha sesuai program akselerasi yang berkelanjutan. Artinya, kemajuan yang bisa dicapai oleh TPKS, hendaknya mampu memberi dampak positif bagi lingkungan kerjanya" jelas GM TPKS Iwan Sabatini kepada Reporter Dermaga.

Langkah-langkah yang sudah dan akan terus dikembangkan, antara lain:

- Meningkatkan kualitas pelayanan TPKS kepada pengguna jasa melalui peningkatan kinerja bongkar muat (berth/ship/hour) dan menurunkannya lama waktu sandar kapal serta membangun citra positif pelayanan prima, TPKS telah menetapkan berlakunya kegiatan operasional di kapal selama 24 jam non stop;
- Guna peningkatan kinerja operasional lapangan dan peningkatan kinerja haulage diupayakan penambahan 6 unit RTG dan 10 unit head-truck serta chassis;
- Dalam rangka menekan tingkat kecelakaan menuju zero fatality dan peningkatan keamanan sesuai ISPS Code, dilakukan peningkatan safety dan security di CY-1;
- Upaya peningkatan kualitas pelayanan TPKS kepada pengguna jasa melalui peningkatan kinerja bongkar muat (B/S/H), dilakukan kembali pengoperasian CC-03;
- Dalam rangka mendukung pelaksanaan angkutan petikemas domestik, untuk pemanfaatan idle disaat kapal-kapal internasional tidak sandar, diakomodasikan kebutuhan pengusaha domestik yang ingin mengirimkan barang melalui petikemas ke wilayah antar pulau di Indonesia serta sebagai kontribusi peningkatan perekonomian regional Jawa Tengah;
- Manajemen TPKS berupaya melakukan road-show guna lebih memperkenalkan TPKS dan membuka peluang ekspor bagi produsen an pemilik barang serta barang-barang komoditi domestik;
- Meningkatkan komunikasi yang efektif dan kerjasama yang sinergis antara TPKS dengan para pengguna jasa khususnya di bagian operasional yang terkait dengan kegiatan bongkarmuat petikemas an menjaga hubungan antrara TPKS dengan para mitra kerja di lingkungan pelabuhan, dilaksanakan sharing session dengan customer dan evaluasi kinerja dengan INSA;
- Mempercepat proses pemeriksaan terhadap petikemas jalur merah oleh BC. Diupayakan peningkatan kapasitas penumpukan CY untuk pemeriksaan container behandle;
- Upaya terjadinya kesepakatan peningkatan tarif lapangan penumpukan dan CFS serta normalisasi tarif stevedoring, bertujuan untuk peningkatan pendapatan perusahaan dan peninkatakan pelayanan kepada pengguna jasa;
- Untuk mempercepat periode pengumpulan piutang, diupayakan percepatan periode pengumpulan piutan melalui penggunaan dana talangan bank.

(Nilam)



Pintu gerbang menuju Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

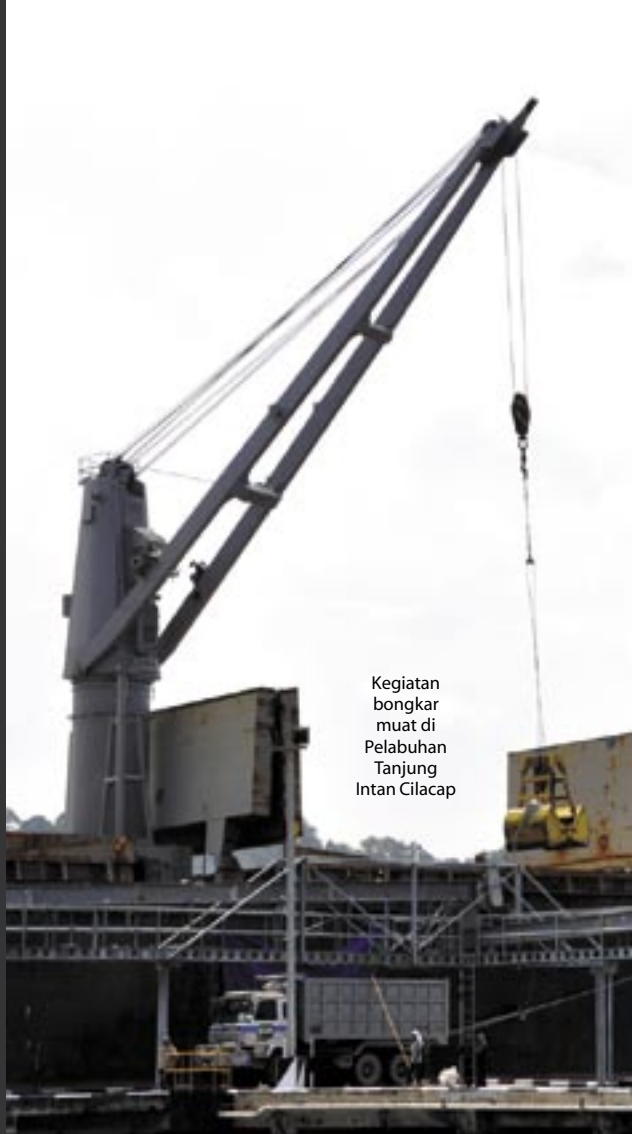
Pelabuhan Tanjung Intan: Mengembalikan Peran Gerbang Selatan

Sempat terpuruk
akibat larangan
ekspor pasir
besi, kini Tanjung
Intan kembali
bergairah berkat
inovasi

MITOLOGI klasik Jawa menyebutkan bahwa Pelabuhan Cilacap merupakan gerbang masuk ke wilayah supranatural kekuasaan Kanjeng Ratu Kidul. Disebutkan pula, agar negara tetap berada dalam kondisi *"tata tentrem kerta raharja"* (aman, damai, makmur, sejahtera), maka raja-raja Mataram sejak Sultan Agung, harus memperisteri penguasa samudera selatan itu. Dalam rangka melakukan pendekatan spiritual kepada penguasa laut selatan, serta mengadiabadikan tahtanya, penguasa Mataram juga *"diwajibkan"* menyunting kembang Wijayakusuma, yang hanya tumbuh di pulau karang Nusa Barung, di perairan selatan Cilacap. Oleh karenanya, para tradisional memandang perairan Cilacap mempunyai nilai magis.

Pesan moral yang terkandung dalam kearifan local tersebut dapat ditafsirkan dari banyak segi. Namun dalam era global ini, para pemikir sosio-kultural cenderung membuat penafsiran cerdas yang dapat disimpulkan: bila negeri ini ingin kembali pada masa kejayaan Mataram, maka selain terus mendorong pertumbuhan ekonomi yang berbasis agro, juga harus melibatkan pemanfaatan sumber daya bahari.

Meskipun Pelabuhan Cilacap sudah dikenal dan dimanfaatkan sejak periode kesejarahan jaman tengah, namun legalitas pengoperasian Pelabuhan Cilacap sebagai pelabuhan umum baru diberikan berdasar besluit No: I tanggal 29 November 1847 yang dikeluarkan Gubernur Jenderal JJ Rochusen. Dalam klausul surat keputusan tersebut, Pelabuhan Cilacap yang semula hanya merupakan tempat tambat kapal di tepi Kali Donan, dinyatakan sebagai pelabuhan pantai yang terbuka untuk perdagangan umum.



Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Lokasi Strategis

Meskipun pernah mendapat kritik bahwa Pelabuhan Cilacap yang kini dikenal dengan sebutan Tanjung Intan, merupakan pelabuhan yang salah tempat karena berhaapan dengan Samudera Hindia yang dikenal mempunyai karakter kurang ramah terhadap pelayaran, tetapi dengan keterlibatannya sebagai gerbang selatan Provinsi Jawa Tengah, tetap mempunyai peran yang sangat strategis. Entah terinspirasi legenda Nyai Ratu Kidul atau tidak, yang terang selepas posisinya sebagai pelabuhan ekspor hasil perkebunan seperti kopi, beras, gula kelapa, jagung dll yang berbau agraris, Tanjung Intan segera berubah menjadi gerbang pertahanan sisi selatan Pulau Jawa, yang juga menjadi "pintu belakang" tentara pebdudukan Belanda ketika diserang oleh tentara Jepang pada tahun 1942, segera meloloskan diri ke Australia. Kilang minyak bumi, stasiun kereta api an bajgunan-bangunan pertahanan lain, menjadi sasaran bumi hangus. Setelah penyerahan kedaulatan, Pelabuhan Cilacap kembali dibangun untuk kepentingan ekonomi an pertahanan, termasuk merevitalisasi kilang-kilang BBM yang dikelola oleh PT Pertamina. Pada era mutakhir, Pelabuhan Tanjung Intan disibukkan dengan pelayanan bongkar muat komoditas yang terkait dengan sumber daya alam, seperti batubara, semen, klinker dan pasir besi yang dikeruk dari "emperan" istana Ratu Kidul di pantai selatan mulai dari Tasikmalaya dan Ciamis hingga ke perbatasan Jateng-DIY.

"Harus diakui Pelabuhan Tanjung Intan punya potensi besar. Dengan kebijakan Pemerintah Kabupaten (Pemkab) yang pro investasi, ditambah dengan posisinya sebagai satu-satunya pelabuhan umum yang terletak di sisi selatan Pulau Jawa dan mempunyai akses pelayaran langsung ke beberapa negara tetangga, para pemangku kepentingan di pelabuhan harus berusaha keras menjadikan Tanjung Intan sebagai gerbang selatan perekonomian Jawa Tengah" ungkap Bupati Cilacap Totto S. Pamudji dalam suatu perbincangan dengan Reporter Dermaga.

Menjelaskan strategi yang bakal ditempuh untuk lebih memajukan pelabuhan Tanjung Intan, Totto menyebutkan: yang utama adalah menggencarkan iklim investasi yang mendorong pertumbuhan industri berorientasi ekspor. Antara lain mendorong para eksportir barang galian untuk mengolah komoditasnya tidak hanya dalam bentuk bahan baku, tetapi harus mengolahnya lebih dulu, yang akan memberi nilai tambah untuk beberapa sector usaha. Antaralain membuka kesempatan kerja bagi SDM yang ada di daerah, memicu meningkatnya kinerja pelabuhan dan mendapatkan laba dari harga barang jadi yang tentu lebih tinggi bila dibanding dengan harga ekspor raw materials.

Dalam rangka mendukung kebijakan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Bupati Cilacap berjanji akan memberi berbagai insentif bagi para eksportir yang bermaksud membangun instalasi penolahan produk di daerah itu. Antara lain berupa kemudahan perijinan, penyediaan lahan yang ditopang akses jalan menuju ke sumber penyedia bahan maupun ke pelabuhan, tenaga kerja yang melimpah termasuk yang memiliki kualifikasi sebagai tenaga kerja terdidik. Yang tak kalah pentingnya adalah menciptakan suasana kondusif dengan stabilitas keamanan dan politik.

Bupati Cilacap juga menjelaskan bahwa pihaknya sangat konsern mendukung pengembangan Pelabuhan Tanjung Intan, yang dinilai merupakan gerbang ekonomi yang sangat penting bagi sisi selatan Provinsi Jawa Tengah. Selain dikenal sebagai pelabuhan untuk ekspor/impor BBM, *raw sugar*, pasir besi dan bahan-bahan penunjang lain, Tanjung Intan juga menjadi pintu ekspor untuk semen, klinker, terigu, sedang untuk angkutan domestik terdapat batubara yang menjadi pasokan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Cilacap.

"Dengan potensi industri kerajinan, makanan olahan dan hasil kayu di sekitar Kabupaten Cilacap, sudah waktunya kalau pelabuhan ini membuka layanan petikemas, agar komoditas ekspor dari Cilacap, Banyumas, Purbalingga dan Kebumen tidak lagi dikapalkan lewat Semarang atau Jakarta. Karenanya kami mengimbau agar perusahaan pelayaran berani membuka jalur rintisan pelayanan petikemas untuk ekspor/impor mauoun domestik lewat Pelabuhan Tanjung Intan. Dalam menyiapkan fasilitas maupun peralatan bongkar muat, kami percaya PT Pelindo III cukup memiliki kemampuan untuk itu" ujar Bupati Cilacap pula.

Terkait dengan ekspor pasir besi yang dalam beberapa bulan di tahun 2012 sempat terhenti, Bupati Cilacap menyatakan agar para pengusaha cepat menyesuaikan diri dengan apa yang dikehendaki pemerintah. Selain itu, guna mencegah munculnya resistensi masyarakat, para pengusaha harus melakukan sosialisasi dengan lingkungan tempatnya mengeksploitasi bahan galian tersebut. Mereka harus membuktikan bahwa dampak atas lingkungan fisik akan dapat diminimalisir, dan masyarakat setempat juga akan ikut mendapatkan manfaat besar bagi kesejahteraan mereka

Kembali Bergairah

Memasuki semester kedua tahun 2012 lalu, Pelabuhan Tanjung Intan kembali menemukan kegairahan usaha. Penyebabnya tentu bukan karena masuknya "darah segar" berupa General Manager baru yang berusia muda, penuh inovasi dan berani melakukan langkah-langkah "out of the box". Ia adalah Mochammad Riid Fanani yang baru mendapat promosi jabatan dari Pelabuhan Sampit. Tentang hal itu, GM yang biasa disapa dengan panggilan Ifan ini berucap: "Saya selalu mengatakan bahwa *impossible is nothing*. Kunci sukses dalam bekerja, salah satunya adalah kesungguhan melaksanakan tugas yang dipercayakan kepada orang tersebut. Selain itu, harus pandai membangun kerjasama team untuk maju bersama, mencapai target yang ditetapkan. Bahwa begitu saya masuk ke Tanjung Intan, ternyata terjadi peningkatan pendapatan, bukan karena saya pandai, tetap saya datang pada waktu yang tepat untuk meraih peluang yang muncul".

Ifan menyebutkan bahwa terjadinya kenaikan pendapatan tahun 2012 lalu, mencapai 16,4% disbanding pendapatan tahun 2011, an capaiannya meningkat 5,6% diatas targer yang ditetapkan dalam RKA. Yang berpengaruh terhadap pencapaian pendapatan, menurut GM Tanjung Intan antarlain:

- * Sejak Februari terjadi kerjasama pelayanan B/M dengan APBMI;
- * Penyesuaian Tarif Penggunaan Tanah HPL;
- * Bundling: Kerjasama penggunaan lapangan penumpukan pasir besi dengan stevedoring atas dasar pola 1:1;
- * Sejak 12 Oktober 2012 kembali terjadi ekspor pasir besi

Dengan keluarnya Peraturan Menteri Energi & Sumber Daya Mineral (Permen ESDM) No.7 tahun 2012 tentang peningkatan nilai tambah mineral dan larangan ekspor produk-produk pertambangan jenis tertentu dalam kondisi mentah, pada

awalnya dianggap sebagai vonis mati bagi pengusaha yang bergerak di sektor penambangan dan ekspor pasir besi. Dalam Peraturan Menteri ESDM ini, ditentukan bahwa setiap jenis komoditas tambang mineral logam tertentu wajib diolah dan atau dimurnikan lebih dulu, sesuai dengan batasan minimal pengolahan dan atau pemurnian. Setiap jenis komoditas tambang mineral bukan logam tertentu juga wajib diolah sesuai batasan minimum pengolahan.

"Akibat terbitnya Permen ESDM tersebut, pada bulan Juni dan Juli tahun 2012 lalu di Pelabuhan Tanjung Intan tak ada kegiatan ekspor pasir besi sama sekali. Padahal pada tahun 2011 volume ekspor pasir besi lewat pelabuhan ini masih tercatat 1.457.069 ton" jelas General Manager Pelindo III Tanjung Intan Abdul Rofid Fanany dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga.

Kendati sempat terhenti, tetapi sejak November 2012 kegiatan ekspor pasir besi kembali menunjukkan gairah. Kalau pada bulan November tercatat realisasi ekspor sebanyak 87.190.720 ton, pada Desember kembali meningkat sampai 132.194.526 ton, hingga total ekspor selama tahun 2012 lalu mencapai 1.394.590.458 ton. Bahkan pada Januari 2013 sudah teralisir ekspor pasir besi sejumlah 139.739.120 ton. Kembali bergairahnya eksportasi hasil tabang pasir besi di Tanjung Intan tersebut, dipicu oleh adanya pengecualian agar pasir besi bisa diekspor dengan persyaratan tertentu. Di antara persyaratan yang wajib dipenuhi adalah:

- Eksportir harus memiliki Clear And Clear (CNC)
- Eksportir harus memiliki lahan khusus yang ditambang
- Eksportir harus memiliki ijin selaku eksporter terdaftar serta memiliki surat ijin perusahaan ekspor (Nilam)



Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap

Menengok Fabrikasi Alat Terminal Teluk Lamong



Kantor perwakilan Konecranes di Dalian Crane & Mining Machinery Co.,Ltd (DCMMC) China.

Ibarat sekuntum
bunga, Kota
Dalian adalah
mawar yang
tak sabar untuk
mekar. Reporter
DERMAGA
membawa oleh-
oleh liputan dari
sana. Ini dia...

Salah satu kota industri andalan China yang terletak di ujung semenanjung Provinsi Liaoning (China bagian Timur Laut) ini terlihat begitu bersemangat dalam menata dan mempercantik diri. Dan posisinya yang luar biasa strategis cukup membantu dalam mensukseskan langkahnya menjadi salah satu pusat industri kemaritiman.

Dalian yang dikenal sebagai "Mutiar di Utara" adalah kota yang menerapkan proyek penghijauan yang paling berhasil di utara China. Kota ini pernah terpilih sebagai kota pariwisata china, kota yang bersih dan hijau, kota taman dan juga dipilih PBB sebagai salah satu dari 500 kota yang kondisi lingkungannya sempurna didunia.

Dari sudut pandang sejarah, Dalian telah mengalami 3 kali pendudukan, yaitu oleh Inggris, Jepang, dan Rusia hingga akhirnya kembali ke pangkuan China pada tahun 1950. Sejak saat itu, Dalian telah melakukan banyak hal dan kini telah berubah menjadi salah satu pusat pelayaran terbesar di Asia.

Sekelompok insinyur warga Rusia yang berminat terhadap budaya Perancis datang ke Dalian pada 100 tahun lalu. Mereka membawa cetak biru pembangunan kota Perancis dan bercita-cita membangun Dalian sebagai "Paris Timur". Mungkin sejak itu, atmosfer romantis dari Paris dibawa ke kota ini. Karena itu di setiap sudut bangunan di kota Dalian sejauh mata memandang kita dismanjakan dengan pemandangan gaya bangunan Rusia.

Melihat kondisi geografis dan efisiensi produksi Crane, maka Konecranes sebagai pemegang tender pengadaan 20 unit Automated Stacking Crane (ASC) memilih Dalian Crane & Mining Machinery Co.,Ltd (DCMMC) sebagai subkontraktor Konecranes Finland Corporation. Pembangunan ASC dibagi menjadi 2 fase produksi masing-masing fase sebanyak 10 unit ASC.

Tepatnya di Dalian Crane & Mining Machinery Co.,Ltd. (DCMMC) China, akhir Juni telah dilakukan pemotongan plat pertama untuk memulai proses fabrikasi Automated Stacking Crane (ASC). Acara yang dihadiri oleh Prasetyadi, Senior Manager Pemeliharaan Fasilitas yang sekaligus sebagai Pemimpin Proyek Pengadaan Peralatan Teluk Lamong itu diawali dengan rapat koordinasi dengan pihak Konecranes, DCMMC, dan Bureau Veritas (BV) sebagai konsultan supervisi pengadaan Crane untuk Terminal Teluk Lamong (TTL).

Rapat koordinasi mengenai progress pembangunan ASC tersebut dihadiri oleh Kimmo Kankare (Supervisor, Port Cranes) dan Robin Luo (Supervisor, Port Cranes, Service China) dari Konecranes, kemudian

keterangan bahwa semua material yang dihadirkan ke pabrik DCMMC untuk membangun ASC milik Pelindo III sesuai dengan spesifikasi yang telah disepakati oleh kedua pihak yaitu Pelindo III dengan Konecranes.

Dalam sambutannya, Prasetyadi sebagai perwakilan dari Pelindo III menyatakan kebahagiaannya bahwa pihak Konecranes sebagai pemenang tender pengadaan crane untuk Terminal Teluk Lamong, BV dan DCMMC dapat bekerjasama dengan baik sehingga bisa mewujudkan keinginan Pelindo III untuk segera mengoperasikan Terminal Teluk Lamong menggunakan peralatan angkat dan angkut baru dengan produktivitas yang tinggi pada awal tahun 2014 mendatang.

dibidangnya pada pabrik pembuat crane, hingga nanti saat proses testing dan commissioning di Terminal Teluk Lamong. Hal ini bertujuan untuk mengurangi risiko atas ketidaksesuaian spesifikasi crane yang dipesan oleh pembeli. BV akan bertanggung jawab penuh atas spesifikasi crane yang dibangun sesuai dengan kontrak yang telah ditandatangani hingga crane siap beroperasi di Terminal.

Dalian Crane & Mining Machinery Co.,Ltd.

Disingkat DCMMC, merupakan pabrik spesialisasi dalam membangun struktur berbagai macam crane yang ada di pelabuhan seperti gantry cranes, smelthing works cranes, dan alat angkat dan angkut



Workshop Konecranes di Jiangsu Hailong, China, tempat fabrikasi Ship to Shore Crane.

dari pihak DCMMC juga diwakili oleh Bao Haiming (Vice General Manager) dan Guo Xiang (Project Manager). Tidak ketinggalan pihak konsultan BV yang sengaja hadir dari Indonesia, Adi Darma (INY Project Manager Business Development Manager) yang juga sebagai Project Manager supervisi Automated Stacking Crane (ASC) dan BV perwakilan China yang selalu mengawasi pembangunan ASC, Xiaochen Wang (Structural Engineer TLE).

Project Manager DCMMC dalam laporannya mengawali rapat kala itu mengatakan bahwa selama ini proses perencanaan hingga persediaan material ASC masih sesuai jadwal tidak ada halangan yang berarti. Dari pihak BV selaku pengawas produksi juga memberikan

Rapat dimulai pukul 10.00 waktu setempat dan berakhir 45 menit kemudian setelah presentasi dari masing-masing pihak yang terlibat dalam pembangunan ASC. Rombongan dari Pelindo III kemudian diajak untuk factory visit DCMMC dan kemudian akhirnya sampai di lokasi pemotongan plat pertama yang disaksikan oleh Prasetyadi.

Adi Darma selaku wakil dari Bureau Veritas Indonesia yang hadir saat acara menjelaskan ke wartawan Dermaga bahwa dari pihak BV akan menjalankan fungsinya yaitu melakukan review gambar desain maupun perhitungan teknis crane yang dipesan, kemudian melakukan pengawasan fabrikasi ASC dengan menempatkan SDM yang kompeten

pelabuhan. Memiliki luas 80.000 m2 dimana 60% adalah lokasi pembangunan konstruksi dan dua lapangan pendirian dan pengiriman ke dermaga.

Pabrik yang berdiri sejak tahun 1972 ini memiliki 800 pegawai, termasuk 70 tenaga ahli tersertifikasi di bidang konstruksi crane serta pabrik tersebut dilengkapi dengan peralatan mutakhir untuk cutting, electrical, sand blast and painting, machining workshop, dll.

DCMMC juga telah disertifikasi ISO 9001 management system, ISO14001 environment management system certificates, ISO 18001 environment management system certificates, dan occupational health & safety management system.



Pemimpin Proyek Pengadaan Alat Terminal Teluk Lamong Prasetyadi (tengah) saat melakukan peninjauan langsung ke lokasi fabrikasi alat Terminal Teluk Lamong.

Konecranes

Kimmo Kankare kepada wartawan dermaga menjelaskan bahwa Konecranes akan bertanggung jawab atas seluruh konstruksi ASC yang dipesan oleh Pelindo III untuk Terminal Teluk Lamong. DCMMC hanya membangun sesuai dengan desain yang diberikan oleh Konecranes Finland Corporation.

Kemudian untuk kelengkapan ASC hingga bisa dioperasikan seperti sistem mekanikal, elektrik dan otomasi akan didatangkan langsung dari Eropa, Jepang, dan Amerika Serikat. Untuk kualitas akan dijaga sesuai dengan spesifikasi yang telah disepakati di dalam kontrak seperti dimensi, struktur, mekanikal, elektrik, otomasi dan safety akan betul-betul diperhatikan dan diawasi secara langsung oleh pihak Konecranes dan tenaga ahli dari BV.

Automated Stacking Cranes (ASC)

Peralatan bongkar muat Automated Stacking Cranes (ASC) menggunakan teknologi mutakhir yang berbasis otomasi di area *Container Yard* (CY) untuk menunjang produktifitas kegiatan bongkar muat. Dengan penggerak *Fully Electric* yang beroperasi secara otomatis yang terintegrasi dengan *Terminal Operating System* (TOS), ASC memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan Rubber Tyred Gantry (RTG) yang bermesin diesel.

Hal ini sesuai dengan konsep pembangunan pelabuhan Terminal Teluk Lamong yang berorientasi pada *Green*

Port. Pemilihan ASC yang berpenggerak elektrik ini dinilai lebih ramah lingkungan karena emisi yang dihasilkan saat melakukan proses bongkar muat sangat kecil. Disamping itu penggunaan energi listrik sebagai sumber penggerak sangat mempengaruhi biaya operasional alat sehingga menjadi lebih hemat apabila dibandingkan bahan bakar minyak.

Dari segi teknis ASC memiliki kecepatan operasi yang lebih tinggi hingga 40 Move/Jam/Stack karena desain dari struktur crane dan dilengkapi sistem otomasi. Dengan kapasitas seperti itu, proses bongkar muat container di CY dapat dilakukan lebih cepat. Walaupun menggunakan sistem otomatis, alat ini didesain dengan sistem keamanan/*safety* yang memadai sehingga mampu menjamin kegiatan operasional bongkar muat yang aman. Biaya pemeliharaan untuk peralatan dengan sistem otomasi cenderung lebih rendah karena tingkat keandalan komponennya lebih tinggi dibandingkan sistem manual.

Hingga saat ini hanya beberapa pelabuhan di dunia yang menggunakan ASC sebagai alat bongkar muat di CY, karena selain teknologi alat yang tergolong masih baru juga diperlukan kesiapan dari segi operasional pelabuhannya. Alat ini dikendalikan jarak jauh atau *remote system*, dimana operator alat berada di *Control Room*. Satu orang operator dapat mengoperasikan sampai dengan 4 unit ASC melalui *Control Room*. Untuk memonitor operasional peralatan secara visual, sistem telah dilengkapi dengan kamera CCTV yang terpasang pada alat.

Progress Pembangunan Ship To Shore (STS) Crane

Pada kesempatan yang sama, Pemimpin Proyek Pengadaan Peralatan Teluk Lamong beserta rombongan juga berkesempatan mengunjungi Jiangsu Hailong Heavy Machinery co Ltd. yang merupakan subkontraktor Konecranes Finland Corporation dimana akhir April lalu, telah dilakukan pemotongan plat pertama untuk memulai proses fabrikasi Main Structure Ship to Shore (STS) Crane yang akan dioperasikan di Terminal Teluk Lamong.



Proses pemotongan plat yang digunakan sebagai bahan perakitan Automated Stacking Crane dan Ship to Shore Crane.

Ditemui oleh Mudan Wang (vice market manager) dan David Gu (Business Assistant) di Pabrik Jiangsu Hailong, dijelaskan progress untuk Fabrikasi Main Structure STS 01 sudah mencapai 70%.

Prasetyadi berharap dengan adanya sinergi antara Konecranes selaku Crane Manufacture dan BV sebagai konsultan pengawas yang dipercaya untuk membangun Crane TTL, diharapkan tahun 2014 Terminal Teluk Lamong akan dapat beroperasi sebagaimana diketahui bahwa proyek pembangunan Terminal Teluk Lamong merupakan proyek yang masuk dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI). (Kalimas)



Menteri BUMN
Dahlan Iskan
(kiri atas) saat
pembukaan acara
Pameran Monorel
BUMN di Silang
Monas Jakarta

Pamer ACT di Pameran Monorel BUMN

Monorel
diharapkan mampu
memngatasi
permasalahan kota
besar yang selama
ini sering didengar
yaitu masalah
kemacetan

Pameran monorel resmi dibuka Menteri BUMN Dahlan Iskan dan Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo di kawasan Monumen Nasional, Jakarta pada 22 Juni lalu. Pameran yang rencana berlangsung sampai tanggal 7 Juli 2013 tersebut, diselenggarakan bertepatan dengan peringatan HUT ke-486.

Pembukaan ditandai penekanan bel oleh Meneg BUMN dan Gubernur DKI Jakarta juga Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono, perwakilan para Dirut BUMN yang tergabung dalam konsorsium dan Direksi PT Jakarta Monorel dan juga mantan Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso.

Monorel diharapkan mampu memngatasi permasalahan kota besar yang selama ini sering didengar yaitu masalah kemacetan, keterbatasan anggaran pemerintah serta sulitnya pembebasan lahan. Segudang kelebihan monorel seperti memiliki kapasitas angkut yang fleksibel, ramping dan estetis, berteknologi tinggi, ramah lingkungan dan lain-lain akhirnya mampu menjadi solusi alternatif transportasi yang nyaman dan manusiawi.

Ada tiga jenis monorel yang dikenalkan pada pameran ini, yakni mock up monorel Jabodetabek, Jakarta link transportation JLT yang akan memiliki rute Bekasi Timur-Cawang sejauh 18.138 kilometer, rute Cawang-Kuningan sejauh 7.170 kilometer dan Cibubur-Cawang sejauh 13.728 km.

Dua jenis lainnya adalah mock up monorel automatic people mover system APMS untuk Bandara Soekarno-Hatta dan mock up monorel Automated Container Transporter (ACT) untuk Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, jasa angkutan kontainer dari dan ke depo Teluk Lamong-Depo Tanjung Perak.

Namun, hanya dua mock up yang ada di pameran ini. Satu monorel yang dibangun oleh BUMN dan monorel milik Pemprov DKI Jakarta dalam bentuk replika. Dalam Pameran Monorel BUMN tersebut, masyarakat berkesempatan mencoba replika monorel. Monorel Jakarta diperkirakan akan siap beroperasi pada Tahun 2016 mendatang.

Pelindo III Bawa ACT

Pada pameran kali ini, Pelindo III menampilkan benda pamer yang mengekspos monorel ACT Pelabuhan Tanjung Perak. Automated Container Transporter merupakan moda transportasi petikemas yang digunakan untuk membantu pendistribusian petikemas dari pelabuhan depo dan sebaliknya. Dengan dibangunnya Monorel ACT tersebut, jalur angkutan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dengan Pelabuhan Teluk Lamong, Kabupaten Gresik segera tersambung. Ini segera menjadi kenyataan sebab Pelindo III akan membangun Automated Container Transporter (ACT) atau monorel kontainer.

Proyek prestisius senilai Rp 2,2 triliun yang diluncurkan bersamaan dengan pembukaan Pameran Monorel BUMN tersebut akan digarap PT Adhi Karya Tbk. Panjang lintasan monorel kontainer tersebut mencapai 11,445 km. Proyek ACT ini tergolong terobosan baru di dunia, khususnya di sektor transportasi pelabuhan. Proyek tersebut memiliki sejumlah keunggulan yakni ketepatan waktu pengiriman, mengurangi kemacetan, ramah lingkungan karena menggunakan energi listrik, minim penggunaan lahan, dan efisiensi penggunaan box container. Saat ini, Pelindo III dan PT Adhi Karya tengah merampungkan studi kelayakannya, yang meliputi aspek finansial, komersial dan legal, termasuk demand dan tarif angkutan petikemas.

Seperti diketahui, tingkat kemacetan di Jalan Tol (Margomulyo) dan Non Tol (Osowilangun, Kalianak, Greges) yang sangat tinggi apabila tidak diatasi dengan

ACT, akan berdampak pada terjadinya beberapa permasalahan, diantaranya ketidakpastian sehingga sulit mengatur siklus operasi bongkar muat secara sistematis, in-efisiensi penggunaan utilitas bongkar muat di pelabuhan dan depo petikemas, pemborosan konsumsi bahan bakar minyak dan tingginya biaya logistik dan transportasi.

Dalam rencana pengembangannya, Pelindo III akan mengintegrasikan pola operasi terminal petikemas dengan LCD (Local Container Depo). Pengembangan ACT juga untuk mengantisipasi multiplayer effect selaras dengan pengoperasian double track dan mempersiapkan interface point angkutan kereta api dengan pelabuhan dengan sistem smooth process.

Rencana jalur ACT adalah CY Tanjung Perak, STS Tanjung Batu, STS Kalianak, STS Greges ke CY teluk Lamong dan sebaliknya. ACT memiliki kekuatan angkut ultimate 180 bphpd (box per hour per direction) dan kecepatan desain maksimum 40 km/jam. ACT diharapkan mampu menjadi solusi alternatif dari BBM base menjadi electrical base pasca subsidi.

Hal lainnya adalah mencegah terjadinya konflik pada transportasi darat dengan mengurangi kemacetan. Pengembangan ACT diharapkan akan mengurangi LCD (Local Container Depo) dan difokuskan

atau dikumpulkan menjadi satu lokasi serta memfokuskan depo menjadi ICD (Inline Container Depo) yaitu depo yang berada di wilayah hinterland dalam jarak sedang/jauh maksimal 30 Km.

Monorel Jakarta

Kota Jakarta sangat membutuhkan moda transportasi massal untuk mengatasi kemacetan. Salah satunya, mengembangkan Jakarta Link Transportation atau monorel. Jakarta Link Transportation (JLT) yang merupakan moda transportasi angkutan massal perkotaan untuk membantu mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Proyek bersama Adhi Karya, INKA, Jasamarga, LEN dan Telkom Indonesia tersebut, direncanakan akan melintasi jalur Bekasi Timur-Cawang, Cibubur-Cawang, Cawang-Kuningan, Palmerah-Kuningan-Dukuh Atas, Dukuh Atas-Harmoni, Daan Mogot-Bandara Suta, Pulogadung-Kelapa Gading-Harmoni-Kalideres, Bekasi Timur-Cikarang dan Cibubur-Sentul. Jakarta Monorel yang memiliki kapasitas angkut ultimate 35.000 pphpd (passenger per hour per direction) dan kecepatan desain maksimum 80 km / jam tersebut diharapkan menjadi alternatif solusi kemacetan di Jakarta. Pada pameran BUMN, para pengunjung berkesempatan mencoba kenyamanan interior *mockup* monorel Jakarta.



Purwarupa Automated Container Transporter (ACT) yang dipamerkan dalam acara Pameran Monorel BUMN di Silang Monas Jakarta beberapa waktu lalu.

Monorel Jakarta yang diusulkan oleh Adhi Karya tersebut menawarkan konsep baru berbeda dengan konsep monorel sebelumnya, yang mangkrak menyisakan ratusan tiang pancang dan memiliki rute serta train capacity yang sama sekali berbeda dengan eks Jakarta Monorel dulu.

Konsep baru yang ditawarkan oleh Adhi Karya, monorel akan terkoneksi dengan MRT, Bus Way, dan KRL. Selain itu, monorel mampu mengangkut penumpang hingga 800 penumpang dalam sekali jalan sehingga menghemat penggunaan energi.

Seperti yang diketahui, pembangunan monorel era sebelumnya mangkrak sejak 2004 dan menyisakan tiang-tiang monorel, karena pemrakarsa proyek gagal mendapat investor. Padahal, tiang-tiang tersebut sudah di bangun di kawasan kuningan hingga Senayan. Hingga saat ini tercatat ada 160 tiang monorel di kawasan tersebut.

Pada 19 September 2011 lalu, Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo secara resmi menghentikan masa perjanjian terhadap konsesi PT Jakarta Monorel

sebagai pengembang dan investor monorel. Dampak penghentian perjanjian itu, pihak PT Jakarta Monorel meminta penggantian biaya investasi Rp 600 miliar.

Foke pada waktu itu menegaskan akan mengganti sesuai rekomendasi dari Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan (BPKP) yang menyatakan jika ganti rugi dapat dibayarkan kepada investor monorel maksimal Rp 204 miliar.

Awalnya proyek monorel rencananya akan dibagi menjadi dua jalur, yakni jalur hijau dan jalur biru, dan diperkirakan dapat mengangkut 120 ribu orang per hari. Monorel jalur hijau sepanjang 14,2 kilometer akan beroperasi dari Semanggi ke Kuningan. Sedangkan, jalur biru sepanjang 12,2 kilometer dari Kampung Melayu-Casablanca-Tanah Abang hingga ke Roxy.

Satu lagi terobosan yang dilakukan oleh BUMN pada Pameran Monorel BUMN tersebut yaitu Automated People Mover System (APMS) yang merupakan moda transportasi angkutan penumpang untuk memudahkan perpindahan penumpang dari satu terminal ke terminal lain di

bandara. Selama ini, perpindahan penumpang dari satu terminal ke terminal lain di Bandara Soekarno Hatta (Bandara Suta, Red) adalah menggunakan shuttle bus atau bis penghubung antar terminal.

APMS atau monorel bandara yang memiliki kapasitas angkut ultimate 12.000 pphpd (passenger per hour per direction) dengan kecepatan desain maksimum 80 km / jam memang sangat menjadi solusi kemacetan di sekitar area bandara. Dengan shuttle bus yang kapasitasnya terbatas, kadang penumpang masih harus berdiri untuk sampai ke terminal lain. Belum lagi kurang tepatnya waktu kedatangan dan keberangkatan shuttle bus yang sering diluar perkiraan menyebabkan keterlambatan penumpang sampai di tujuan.

Pameran Monorel BUMN menjadi bukti kesungguhan BUMN untuk membangun negeri dengan memberikan solusi alternative pemecahan masalah kemacetan di kota besar seperti Jakarta dan Surabaya. (Mutiar)



Rencana jalur Automated Container Transporter (ACT) yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Perak dengan Terminal Teluk Lamong.



Ilustrasi

Soal Monorel Jakarta Belum Mulai Sydney Sudah Ditutup

Indonesia dalam hal ini Jakarta baru akan mulai menjalankan proyek monorelnya pada Tahun 2016 mendatang. Negeri tetangga Malaysia, sudah 'ngetop' dengan monorelnya sejak 2013 yang dikenal sebagai PRT dan Singapura dengan MRTnya. Soal ketinggalan sudah jelas, tapi memang kondisi Jakarta tidak bisa disamakan dengan kondisi Negara lain.

Australia dalam hal ini Sydney malah saat ini akan menutup monorelnya. Selama hampir 25 tahun, monorail di Sydney telah beroperasi di jantung kota. Pemerintah negara bagian New South Wales mengumumkan bahwa angkutan umum yang kontroversial ini tak akan beroperasi lagi. Menurut menteri perhubungan negara Gladys Berejiklian, pembuatan monorel ini tak melalui perencanaan matang. Menurut dia, angkutan ini "terlihat tak cocok" untuk Sydney.

Anggota dewan kota Frank Sartor juga membenci monorel ini sejak pertama dibangun. Katanya, kehadiran monorel ini mengganggu lansekap jalanan Sydney sekaligus tak tepat sebagai moda angkutan umum. Menteri Transportasi Negara, Gladys Berejiklian, berharap penutupan komuter nostalgia ini dapat membantu menyumbangkan dana sebesar AUD \$ 50.000 atau sekitar Rp 458 juta untuk amal anak-anak.

Berejiklian kepada media mengatakan, sejak diumumkan akan diberhentikannya monorel yang memiliki jalur perjalanan sepanjang 3,6 kilometer, membuat pembelian tiket justru melonjak. Dalam mengantisipasi peningkatan penumpang sebelum monorel Ausy ini diberhentikan pada tanggal 30 Juni 2013, tiketnya sudah dijual dari pekan lalu.

Mengenai masalah penutupan monorel ini, Gubernur New South Wales, Barry O'Farrell pun mengatakan, sarana transportasi ini sangat populer di mata turis asing. Namun transportasi ini tidak disukai oleh penduduk lokal. Sarana transportasi ini menghubungkan Darling Harbour atau Pecinan dan Pitt Street yang terkenal dengan wilayah ritel di Australia. Monorel tersebut telah digunakan lebih dari 3 juta orang per tahun. Masalah utama dari monorel ini di mata masyarakat di Sydney, menurut Barry, adalah karena tidak bisa menjangkau banyak tempat.

Setelah penutupan monorel selesai, pemerintah akan menyelesaikan proses tender untuk membongkar monorel tersebut pada bulan Agustus. Lebih dari 90 persen atau sekitar 1.500 ton baja monorel akan didaur ulang. Sedangkan dua gerbong lainnya akan diawetkan. (Mutiara, seperti dikutip dari Tempo)



Ilustrasi

Mengenai Kapal Cruise Dari yang Mini Hingga yang Maksi

Tahun 2013
Indonesia akan
dikunjungi
sekitar 300 kapal
wisata mewah.
Apa beda
mega cruise
dengan tall-ship ?

MENURUT Kamus Webster, lema **cruise** merupakan kata benda yang berarti *pelayaran, pesiar*, yang sekaligus merupakan kata kerja intransitive. Sedangkan pada lema **cruiser**, berarti kata benda untuk *kapal penjelajah/pesiar* dan juga berarti *mobil polisi*. (*"Webster's Kamus Lengkap Inggris-Indonesia, Indonesia-Inggris"* - Daru Susilowati & Lyndon Saputra - Karisma Publishing Group, 2007).

Dengan masuknya wisatawan mancanegara (wisman) menggunakan kapal pesiar mewah, maka bahasa Indonesia tambah diperkaya dengan kata serapan **cruise** yang dilafalkan dengan lidah "Melayu": **krus** ! Dan kata yang mengacu pada kapal wisata internasional pengangkut wisman ini, makin hari kian familier bagi operator wisata, penerjemah dan juga pegawai pelabuhan. Bahkan pegawai pelabuhan cabang yang seumur hidupnya belum pernah melihat "tongkrongan" kapal mewah tersebut, sudah kian berharap agar pada suatu saat ada cruise yang berkunjung ke pelabuhan tempatnya bertugas.

Yang menjadi "mimpi" pegawai pelabuhan beserta staf an GM-nya adalah: bila sekali kapal cruise bebendera asing dengan volume 225.000 GRT dan LOA 261 meter di dermaga pelabuhan mereka, maka pendapatan "kotor" yang diterima cabang dari jasa pandu, tunda, labuh, tambat dan jasa dermaga, bisa berkisar sekitar Rp.200.000.000. Padahal, yang sebenarnya terjadi tidak persis seperti itu. Sebab untuk melayani cruise yang sandar sekitar 10 jam di dermaga, Terminal Operator harus berbagi peran

yang juga berarti berbagi rejeki dengan pihak lain seperti agen yang mewakili kepentingan operator kapal, biro pariwisata yang berjasa dalam menjual daerah tujuan wisata (DTW) Indonesia di luar negeri, instansi kepelabuhan terkait, pemerintah daerah, dll.

Skala Global

Industri pariwisata, termasuk pariwisata menggunakan kapal pesiar, menjadi bisnis global dengan pusat percaturan di kota Miami, Amerika Serikat. Pada konvensi tahunan di "kota musim semi sepanjang tahun" tersebut, berlangsung bursa pariwisata lengkap dengan strategi dalam berpromosi hingga alokasi bagi kapal-kapal tertentu yang disiapkan ke DTW tertentu.

Untuk "merebut" pasar pariwisata sampai ke hulu, beberapa kali para pejabat teras Kementerian Pariwisata & Ekonomi Kreatif merangkul wakil-wakil pemangku kepentingan pariwisata Indonesia, termasuk mengajak ketua dan anggota Tim Cruise Pelindo III hadir di bursa pariwisata internasional seperti ke Miami, Perancis, Tiogkok dan Australia. Peningkatan signifikan kunjungan kapal cruise ke Indonesia, tak dapat dilepaskan dari peran mereka yang gigih dan penuh dedikasi mempromosikan pariwisata ke luar negeri.

Bisnis pariwisata menggunakan kapal cruise, menjadi kian penting, karena ternyata pada decade terakhir terus terjadi pertumbuhan signifikan industri pariwisata di Indonesia. Hal ini

dapat dilihat dari pasar cruise di kawasan Asia tahun 2012, yang mencapai jumlah penumpang dari Asia sebesar 1.231.520 orang (93%), Amerika: 80.000 orang (6%), Eropa 56.000 orang (4%), dan Australia 40.000 orang (3%). Jumlah penumpang kapal cruise yang berkunjung ke Indonesia pada tahun 2012 itu tercatat sbb: Bali 49.516 orang (42%), Nusa Tenggara 37.066 orang (31%), Jawa 16.108 orang (13%), Sulawesi 4.463 orang (4%), Kalimantan 3.680 orang (3%), Maluku 3.522 orang (3%), Sumatra 3.296 orang (3%) dan Papua 1.172 orang (1%).

Kepada Reporter Dermaga, Direktur Promosi, Insentif, Event & Minat Khusus (Dir. PIEMK) Kementerian Pariwisata & Ekonomi Kreatif Rizki Handayani PIEMK menyatakan bahwa pasar cruise global tahun 2011 lalu mencapai 19,5 juta dengan pangsa terbesar di Amerika Utara (11,29 juta), disusul Eropa (6,07 juta), Asia Pasifik (1,35 juta) dan Amerika Selatan (1,21 juta). Dari pasar Asia Pasifik, sejauh ini pertumbuhan cruise traffic ke Indonesia baru mencapai 114.000 orang pada tahun 2012 dan diproyeksikan pada tahun 2013 nanti akan meningkat menjadi 160.000 orang. Dari jumlah cruise traffic ke Indonesia, Bali masih berada pada peringkat pertama dengan 40% disusul oleh Nusa Tenggara 35%, dan Jawa 18%, sedang Kalimantan, Maluku, Sumatera, Sulawesi dan Papua masing-masing baru berkisar antara 1 hingga 3% saja.

Terkait cruise season 2013, Dir PIEMK yang biasa disapa dengan panggilan akrab Kiki, menjelaskan bahwa di seluruh Indonesia saat ini terdapat 70 DTW, dan dari 300 calls yang diprediksi, 155 calls diantaranya akan dilakukan dengan kapal ekspedisi yang rata-rata mempunyai kapasitas angkut 1.054 penumpang ditambah sepertiganya terdiri dari nah Buah kapal (ABK). Namun tahun depan ke Indonesia sudah akan mulai masuk kapal-kapal pesiar besar dengan kapasitas penumpang diatas 2.000 orang. Kapal-kapal cruise tersebut adalah "Radiance of the Seas", "Celebrity Solstice" dan "Diamond Princess" dengan panjang sekitar 300 meter.

"Indonesia merupakan negara yang memiliki peluang besar dalam pasar global pariwisata, karena berada di tengah-tengah jalur Asia yang mempunyai pasar 800.000 penumpang dan Australia dengan pasar 550 sesuai data tahun 2011. Saat ini di Indonesia telah beroperasi 29

cruise line, yang merupakan pendukung kekuatan Indonesia sebagai negara kepulauan yang punya kemampuan mengakomodasikan semua segmen pasar wisata kapal pesiar. Artinya, kapal-kapal ukuran besar akan memberikan kontribusi pada pengembangan sector pariwisata di destinasi utama, sedang kapal ukuran menengah bersama kapal ekspedisi memberikan kontribusi untuk menyebarkan dampak ekonomi wisata kapal pesiar ke seluruh kepulauan Indonesia" tutur Kiki.

Lebih jauh dijelaskan bahwa kondisi ini akan meningkat, mengingat RCCL cruise line di Singapura berpotensi menyumbang potensi distribusi pasar Sunfapura ke Belawan dan Sabang pada jalur Selat Malaka. Sementara itu, P&O Australia sudah menyatakan keinginannya menjadikan Pelabuhan Benoa sebagai turnaround port, sedangkan "Orion Expedition Cruise" merencanakan semua itenerary-nya ke Indonesia pada tahun 2013 mendatang.

Mini dan Maksi

Membicarakan kapal-kapal cruise pengangkut wisman di Indonesia, kian hari menjadi makin tidak asing bagi pegawai pelabuhan maupun praktisi pariwisata. Tetapi tentang kapal-kapal cruise itu sendiri, masih terdapat hal-hal yang kurang difahami. Yaitu adanya berbagai jenis kapal pesiar yang ukuran dan fungsinya bisa berbeda-beda. Untuk sekedar pengetahuan, di bawah ini dijelaskan kapal-kapal cruise dari yang berukuran mini hingga yang maksi, antaralain:

- * **Mainstream Cruise Ship**
Kapasitas angkutnya sekitar 850-3.000 penumpang ditambah ABK yang berkisar antara 100 hingga 300 orang. Kapal ini mempunyai fasilitas hotel berbintang, seperti restoran, pusat perbelanjaan, teater/bioskop, galeri, perpustakaan, gym/spa, dan kolam renang.
- * **Mega Cruise Ship**
Kapal cruise ini berkapasitas lebih dari 3.000 orang ditambah ABK sekitar 500 orang yang dalam kondisi tertentu terdiri dari para pelaut dan pekerja yang berasal dari negara tujuan cruise, seperti yang terjadi pada MV Azamera Journey yang lebih dari 150 orang ABKnya mulai dari kelas biasa, petugas sekuriti, perwira pelayanan

penumpang dll, berkebangsaan Filipina. Fasilitas yang dipunyai, sama bahkan ada yang lebih dari *Mainstream Cruise Ship*.

- * **Small Cruise Ship**
Jenis kapal pesiar ini khusus dirancang untuk melayani wisata minat khusus, seperti ekowisata, budaya atau sejarah, dengan jumlah penumpang antara 80 hingga 120 orang, tetapi fasilitasnya boleh dikatakan cukup lengkap.
- * **Ocean Cruise Ship**
Kapal jenis ini banyak dipergunakan untuk perjalanan wisata jarak jauh dengan melintasi perairan yang berkondisi ekstrem, seperti gelombang tinggi, cuaca yang cepat berubah maupun angin yang cukup variabel. Karenanya konstruksi dan struktur desainnya dibuat cukup kokoh, dan fasilitasnya cukup memadai.
- * **Luxury Cruise Ship**
Sesuai dengan namanya, jenis cruise ini merupakan kapal pesiar mewah dengan fasilitas dan teknologi canggih, penupangnya khusus dengan tujuan keliling dunia.
- * **Adventure Cruise Ship**
Kapal ini mempunyai pangsa pasar special dengan tujuan spesifik dilengkapi dengan fasilitas yang sangat mewah.
- * **Expedition Cruise Ship.**
Kapal jenis ini dirancang khusus untuk melintasi perairan-perairan di daerah terpencil seperti Kutub Utara an Benia Antartika.
- * **River Cruise Ship**
Sesuai dengan namanya, kapal jenis ini dirancang khusus untuk menyusuri perairan sungai-sungai besar seperti Amazon (Brasil), Nil (Mesir), Mississippi (Amerika Serikat) dan Yangtse (China).
- * **Mini Cruise/Tall Ship/Yacht**
Kapal ini disebut sebagai mini cruise. Meskipun bantuk dan volumenya kecil, tetapi potensi maupun peluangnya dalam mengoleksi dollar cukup besar. Di Pelabuhan Benoa, setiap hari terdapat sekitar 300 kapal-kapal jenis tall-ship yang sandar di dermaga dan diurus oleh operator wisata setempat, sementara pemiliknya mungkin ada di London, New York atau Tokyo.(Nilam)

Ubah Ragam Makan Mulai Sekarang



Ilustrasi

Pagi sarapan nasi pecel, siang makan dengan nasi soto ayam dan malam nasi rawon. Pagi, siang dan malam hanya makan nasi? Coba hitung berapa karbohidrat yang masuk ke tubuh kita. Apa kita memang perlu karbo sebanyak itu?. Apa *nggak* ada menu lain selain nasi?

NASI memang menjadi menu utama bagi kebanyakan keluarga di Indonesia bahkan di Asia. Orang Jawa bilang, wetheng Jowo kudu sego (perut Orang Jawa harus terisi nasi, Red) maka pepatah ini menjadi semacam sugesti bagi kita yang akhirnya malah menimbulkan kekhawatiran kalau belum makan nasi dalam sehari minimal sekali, maka akan masuk angin, magh kumat dan lain-lain. Padahal masyarakat cukup paham, bahwa kehadiran nasi bisa digantikan dengan ubi, singkong, mie atau umbi-umbian lain yang memiliki kadar karbohidrat sama dengan beras yang selanjutnya menjadi nasi.

Itulah sebabnya mengapa kita sangat tergantung pada beras. Ketersediaan beras di pasar menjadi hal mutlak, sehingga bila terjadi kenaikan harga beras sedikit saja maka banyak pihak yang mengeluh terutama kaum ibu. Dampak dari ketergantungan tersebut menjadikan Indonesia lemah akan diversifikasi pangan. Akibatnya, sumber karbohidrat non beras menjadi tidak berkembang karena tidak mampu mengimbangi pamor beras.

Jenis dan Ragam Beras

Ada yang bilang, apapun lauknya atau sayuranya yang penting adalah nasinya. Makanya banyak orang yang masih memilih jenis beras yang dikonsumsi supaya kenikmatan makannya tidak berkurang. Banyak jenis beras dan ragam beras yang saat ini beredar seperti **Pandan wangi**. **Beras dengan ciri** khas aromanya yang wangi pandan, bentuk biji beras tidak panjang, tetapi cenderung bulat. Jika terdapat beras dengan biji yang panjang, tetapi wangi, maka dapat dipastikan beras itu telah dicampur dengan pewangi kimia. Selain bulat, beras pandan wangi juga berwarna sedikit kekuningan, tidak putih, tapi bening.

Jenis lain adalah sentra ramos. Beras satu ini paling banyak beredar di pasaran karena harganya sangat terjangkau dan relatif cocok dengan selera masyarakat perkotaan. Normalnya, beras jenis ini pulen jika dimasak menjadi nasi. Namun, setelah berumur terlalu lama (lebih dari 3 bulan), beras ini menjadi sedikit pera dan mudah basi ketika menjadi nasi. Beras ini memiliki ciri fisik agak panjang atau lonjong dan tidak bulat. Tidak mengeluarkan aroma wangi seperti pandan wangi. Seringkali pabrik atau pedagang beras menambahkan zat kimia pemutih, pelicin, dan pewangi pada beras ini. Jadi, berhati-hatilah jika menemukan beras berbentuk lonjong dan mengeluarkan aroma wangi karena bisa jadi beras tersebut telah ditambahkan pewangi kimia.

Rojolele adalah jenis beras yang cenderung bulat, memiliki sedikit bagian yang berwarna putih susu, dan tidak wangi seperti pandan wangi. Nama rojolele adalah sebutan dari daerah Jawa Tengah atau Jawa Timur. Namun, untuk daerah di Jawa Barat dan beberapa daerah lainnya, terkadang beras ini disebut beras Muncul. Sedangkan Beras C4 ciri fisiknya mirip beras IR 42; sedikit lebih bulat tapi lebih kecil bentuknya. Beras ini memang masih minim ditemukan di pasaran karena jarang sekali ditanam oleh para petani.

Untuk yang berdiet, saat ini yang paling favorit adalah beras merah. Beras merah merupakan beras yang belum mengalami proses penggilingan atau pengelupasan kulit sepenuhnya. Lapisan kulit yang masih menutupi bijirin beras mengandung serat dan nutrisi yang penting bagi tubuh. Sedangkan beras putih sudah dikuliti hingga hanya tersisa bijirannya. Sehingga tidak memiliki lagi serat dan bisa meningkatkan kadar gula. Itulah sebabnya, mengonsumsi beras merah lebih sehat ketimbang beras putih.

Sering kita jumpai beras berwarna hitam di pasar atau supermarket. Warnanya memang tidak indah namun kayak manfaat. Warna hitamnya berasal dari lapisan bekatul (sering juga disebut sebagai aleuron) dan bagian bulir berasnya (*rice kernel*) mengandung pigmen antosianin yang berwarna ungu, dengan intensitas tinggi maka warna beras menjadi ungu pekat mendekati hitam. Beras hitam bisa menjadi sumber antosianin yang bisa berfungsi sebagai antioksidan.

Berbeda dengan beras cokelat, beras hitam lebih terasa pulen dan wangi. Memang, beras hitam memerlukan air lebih banyak ketimbang beras putih dan memasak lebih lama. Usahakan untuk merendam, kemudian merebus terlebih dahulu sebelum dikukus. Untuk membuatnya lebih lembut juga harus dicampur dengan sedikit beras putih.

Diversifikasi Pangan

Ketertarikan masyarakat Indonesia akan beras (terutama beras putih, Red) memang sangat besar sehingga Pemerintah dalam hal ini Kementerian Pertanian (Kementan) terus berupaya untuk mengedepankan program diversifikasi pangan. Program diversifikasi pangan yang tengah digenjut Kementerian Pertanian (Kementan) untuk mengurangi ketergantungan konsumsi beras padi dan tepung terigu, memunculkan inovasi baru, yakni beras analog sebagai pengganti konsumsi dua komoditas tersebut bagi masyarakat Indonesia.

Pusat teknologi Agroindustri BPPT, Bidang Pangan dan Hortikultura mengembangkan program tersebut dengan menggunakan teknologi Cold Extrusion dengan alat extruder single screw sehingga berhasil mengembangkan beras non padi yang berbahan dasar pati atau tepung, yang disebut beras analog.

Beras analog merupakan beras yang diolah dan berbahan baku seperti singkong, tepung

sagu, jagung, umbi-umbian dan sebagainya. Sumber karbohidrat maupun gizi yang terkandung di dalam beras analog sama dengan beras padi sehingga layak dikonsumsi. Beras analog memiliki rasa yang sama dengan beras dari padi. Kelebihan lainnya adalah karakter dan nilai gizi yang dapat direkayasa sedemikian rupa sesuai kebutuhan.

“Beras analog diharapkan berkontribusi pada ketahanan pangan nasional, khususnya untuk mengurangi ketergantungan pangan di satu sumber saja, diantaranya beras dan tepung terigu,” ujar Kepala Pusat Penganeekaragaman Konsumsi dan Keamanan Pangan Badan Ketahanan Pangan (BPK) Kementan, Sri Sulihanti, akhir Maret lalu pada media.



Ilustrasi

Dia mengaku, pengolahan dan pengembangan beras analog disesuaikan dengan karakteristik di masing-masing daerah. Maluku Tenggara dan Tengah misalnya, masyarakat di daerah tersebut menggunakan bahan baku embal atau singkong untuk memproduksi beras analog.

Kementan juga akan agresif mengkampanyekan konsumsi beras analog ke berbagai daerah agar membuka pengetahuan masyarakat terhadap pentingnya keanekaragaman pangan dalam rangka menjaga ketahanan pangan secara berkelanjutan. Dengan rasa, aroma dan bentuk yang sama dengan beras padi, kehadiran beras analog diharapkan dapat meningkatkan diversifikasi pangan non beras, sehingga sumber pangan non beras tidak mati suri. Mulai sekarang, mari kita ubah ragam makan kita sehingga tidak selalu tergantung pada nasi. (Mutia, dari beberapa sumber)

Investor
multinasional
tawarkan
pembangunan
jalur kereta api
di Bali,
“menyalip”
rencana PT
KAI?

Mengurai Kemacetan Di Bali: Setelah Sukses “Bali Toll” Menyusul “Bali Rail” ?



Foto udara Jalan Tol Nusa
Dua-Ngurah Rai-Benoa

BAGI mereka yang percaya, jangka (ramalan) Joyoboyo yang menyebut bahwa dunia akan mengalami masa kemakmurannya manakala bumi telah berkalung besi. Entah karena ketepatan ramalan futurolog dan raja Kediri, atau koinidensi dengan revolusi industri abad pertengahan, maka pertumbuhan ekonomi global jadi kian tajam manakala angkutan orang dan barang beralih dari penggunaan tenaga hewan penarik gerobak ke era dimulainya angkutan massal di darat menggunakan kereta api.

Bumi kalung wesi, karena di berbagai belahan dunia mulai terpasang besi-besi rel sebagai bantalan roda kerepa (api), yang di Pulau Jawa disebut sepur karena asepe metu nduwur (berasap lewat atas). Padahal kata sepur merupakan penyederhanaan pengucapan yang diserap dari bahasa Belanda: spoor (wegen, dienst).

Di nusantara, “kebenaran” jangka Jayabaya ini dapat dibuktikan dengan fakta, ekspor hasil pertanian dan perkebunan ke Eropa kian melonjak ketika infrastruktur “jalur Daendels” dari Anyer hingga Panarukan diperkuat dengan mulai dikembangkan angkutan kereta api dengan jalur utama Surabaya-Batavia lewat Semarang, Surabaya-Batavia lewat Jogjakarta dan Bandung-Batavia. Sedangkan untuk *feeder-line* dibangun jalur Banyuwang-Surabaya, Malang-Surabaya, Jogjakarta-Semarang, dan Bandung-Sukabumi-Batavia. Di Pulau Sumatera juga dibangun jalur kereta api antara Kutaraja (Banda Aceh)-Medan, Palembang – Tanjungkarang-Pelabuhan Panjang, juga jalur keretaapi sekitar kota Padang.

Kalah Saingan?

Sebelum Perang Dunia ke-2, unggulan komoditas ekspor nusantara ke Eropa, antarlain terdiri dari karet, gula, tembakau, tapioka, beras, garam, kopi, teh, lada, dan lain-lain hasil pedalaman yang diangkut dengan kereta api menuju pelabuhan-pelabuhan ekspor utama di Tanjung Priok dan Tanjung Perak untuk kemudian dikapalkan ke Singapura, Rotterdam, Hamburg, dan pelabuhan dunia lainnya. Namun masa kejayaan ekspor hasil bumi ini terhenti oleh invasi bala tentara Jepang, yang dengan serangan kilatnya menghancurkan berbagai fasilitas di pelabuhan dan infrastruktur darat lainnya. Dermaga, jalan raya, jembatan dan rel kereta api rusak akibat perang, sebagai akibat kebijakan bumi hangus oleh Jepang maupun tentara pendudukan Belanda, dalam rangka mencegah evakuasi maupun pergerakan massal pasukan musuh.

“Namun setelah pengakuan kedaulatan hingga era pemerintahan Bung Karno, sekitar 75% infrastruktur perkeretaapian hancur. Lokomotif dan gerbong kian tua, setasiun makin kumuh sedang rel dan jembatan banyak yang rusak. Untuk rehabilitasi diperlukan biaya sangat besar, diluar kemampuan pemerintah yang sejak tahun 1950 lebih fokus menegakkan eksistensi Negara Kesatuan Republik Indonesia dari rongrongan separatisme, instabilitas politik dan kemerosotan ekonomi” tutur seorang pengamat perkeretaapian Agus Sudibyo.

Pemandangan pasca perang kemerdekaan memang cukup menyedihkan. Sebagian besi rel dan jembatan raib karena diangkut untuk memasok industri pembuatan senjata oleh “saudara tua”. Banyak setasiun keretaapi yang menjadi hunian sementara keluarga pejoang maupun mereka yang rumahnya hancur akibat perang, diganggu gerombolan bersenjata, atau desa mereka rusak karena bencana alam. Di bagian lain banyak gerbong yang dihuni gelandangan, anak-anak yang kehilangan orang tua dan perempuan-perempuan yang terpaksa menjadi pekerja seks komersial karena suaminya tewas dalam perang dementara itu lapangan kerja sangat terbatas.

Jalur-jalur “samping” keretaapi seperti Kediri-Pare-Jombang, Purworejo-Kutoarjo, Jogja-Magelang-Semarang, Jember-Situbondo, Kalianget-Pamekasan-Kamal, dll terpaksa dihentikan pengoperasiannya.

Penyebabnya, bukan saja karena mahal biaya perawatan sarana dan prasarana, tetapi juga munculnya persaingan dengan moda angkutan jalan raya untuk orang dan barang, dengan memanfaatkan “gerobag Jepang” bermerk Honda, Suzuki, Daihatsu, dll dengan harga relatif murah dibanding dengan mobil-mobil buatan Amerika dan Eropa bermerk Ford, Thames, Daimler, Skoda, dll.

Revitalisasi Kereta api

Dalam rangka revitalisasi, pengembangan dan pembangunan transportasi massal berbasis keretaapi, sejak beberapa tahun lalu pemerintah meningkatkan tatakelola perkeretaapian dari yang semula berada dibawah Dirjen Perhubungan Darat kemudian membentuk Dirjen Perkeretaapian. Tujuannya agar lebih fokus dalam melaksanakan pendayagunaan moda angkutan keretaapi.

Dalam cetak biru yang disusun, untuk jangka pendek mulai dilakukan perubahan budaya kerja dan mainset di lingkungan PT Keretaapi Indonesia (KAI) yang semula bergaya aristokratik dan selalu menderita kerugian, menjadi badan usaha yang berorientasi kepada pelayanan bagi pengguna jasa untuk memupuk laba, peningkatan sarana dan prasarana serta SDM, menekan angka kelambatan jam berangkat/tiba rangkaian keretaapi, percepatan waktu tempuh rangkaian kereta api pada jalur-jalur utama seperti Jakarta-Surabaya 9 jam bagi kereta eksekutif dan pembangunan jalur rel ganda pada lintasan tersebut agar kedepan jarak sekitar 650 km itu dapat ditempuh dalam tempo sekitar 4-5 jam saja.

Langkah lain yang sudah ditempuh PT KAI adalah pembangunan jalur keretaapi ke bandar udara internasional di Jakarta/Tangerang (Soekarno-Hatta) dan Surabaya/Sidoarjo (Djuanda). Juga mulai dihidupkan jalur lama keretaapi di beberapa lokasi seperti Purworejo-Kutoarjo untuk pemberangkatan sebagian keretaapi dengan jurusan ke Jakarta. Juga keretaapi jalur Bogor-Sukabumi dan Sukoharjo-Solo-Kartosuro yang sempat mati suri, sudah mulai dioperasikan. Dalam waktu dekat, direncanakan untuk menghidupkan kembali jalur keretaapi antara Ambarawa-Semarang.

Kedua program di atas, diharap bisa tuntas pada tahun 2015 mendatang,

berbareng dengan perubahan perimbangan angkutan penumpang yang sampai saat ini masih mendominasi 75% dibanding dengan angkutan barang yang baru berkisar 25%. Menurut Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono, kelak hal itu harus “dibalik” menjadi kontribusi angkutan barang dengan keretaapi bisa mencapai 65% sedang sisanya yang 35% untuk angkutan penumpang. Hal itu berkaitan dengan kian meningkatnya lalu lintas pengiriman barang di dalam negeri maupun komoditas ekspor serta distribusi barang hasil impor ke berbagai kota utamanya di Pulau Jawa.

“Untuk jangka panjang, moda transportasi keretaapi akan dikembangkan ke pulau-pulau lain di luar Jawa, termasuk revitalisasi angkutan keretaapi untuk Pulau Sumatera dan pembangunan rel-rel baru di Kalimantan Timur yang akan menjadi sarana pengangkut hasil pertambangan dan perkebunan. Pemerintah juga sudah memikirkan kemungkinan membangun jalur keretaapi di Sulawesi. Yang paling urgen adalah di Sulawesi Selatan” jelas Wamenhub.

Kerugian Materiil

Daya angkut kereta api yang besar, sudah dibuktikan dalam kerjasama antara anak perusahaan Pelindo III, PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) kerjasama dengan PT KAI dalam menyelenggarakan angkutan petikemas, yang dalam sekali angkut bisa memuat sampai 80 boks dalam satu rangkaian kereta. Bila dalam satu hari terdapat dua rangkaian Surabaya-Jakarta dan dua lagi dari Jakarta ke Surabaya, berarti dalam 24 jam terjadi pergerakan lebih dari 300 boks petikemas ukuran 20 kaki.

“Dengan empat rangkaian pergi-pulang dalam sehari, hanya dibutuhkan empat unit lokomotif penarik rangkaian. Kalau setiap lokomotif hanya perlu catu BBM setara dua unit truk, maka akan terjadi penghematan BBM yang luar biasa banyaknya dalam sebulan. Juga akan terjadi pengurangan operator alat angkut darat sampai yang luar biasa banyaknya, karena untuk tiap truk harus dilayani minimum oleh dua orang yang terdiri seorang pengemudi dan seorang “kernet”. Lebih dari itu, penghematan juga akan terjadi dalam hal pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur jalan dan jembatan, yang akan lebih cepat rusak bila

terus menerus digunakan untuk lalu lintas truk dengan beban angkut lebih dari 30 ton. Dengan berkurangnya volume angkutan petikemas lewat jalan raya, juga diharapkan terjadinya berkurangnya kemacetan yang menurut perhitungan para pakar saat ini bisa menimbulkan kerugian materiil sampai Rp.1,6 miliar per hari.

Meskipun dalam peta jalan pengembangan angkutan kereta api untuk Kalimantan diprioritaskan di Provinsi Kaltim, namun dalam hal ini bakal terjadi “penyimpangan” dari rencana. Sebab selain Kaltim, Provinsi Kalimantan Tengah juga merasa sangat memerlukan angkutan kereta api. Gubernur Galteng Teras Narang secara terbuka menyatakan bahwa pihaknya telah melakukan peninjauan pembangunan jalur kereta api untuk angkutan hasil perkebunan dan tambang, dari kebun/lokasi tambang ke pelabuhan Bagendang, dengan jarak antara 250- 300 Km.

Menurut Narang, pembangunan infrastruktur perkeretaapian di Kalteng akan dilakukan dalam rangka kerjasama dengan investor dari luar negeri, yang kemungkinan berasal dari Rusia sebagai negara yang paling berminat dalam pembelian CPO (Crude Palm Oil, minyak kelapa sawit) serta hasil turunannya. Selama ini, angkutan hasil kebun di Kalteng dilakukan dengan angkutan darat menggunakan truk, dari kebun/pengolahan CPO menuju ke Pelabuhan Bagendang di Kabupaten Kotawaringin Timur dan Panglima Utar di Kabupaten Kotawaringin Barat. Angkutan cara ini dinilai kurang efektif karena meliatkan ratusan unit truk setiap hari yang masing-masing bervolume antara 3.000 hingga 5.000 liter saja. Dampak yang paling terasa dari angkutan dengan truk adalah kerusakan prasarana jalan/jembatan, dan seringnya terjadi musibah kecelakaan, utamanya pada musim penghujan.

Kemacetan Bali

Rencana pembangunan moda transportasi darat dengan kereta api, juga mulai diwacanakan sebagai jalan keluar mengatasi kemacetan lalu lintas di Bali sebagai ikon pariwisata utama Indonesia.

Setidak-tidaknya, terdapat dua opsi yang sejak beberapa waktu lalu disosialisasikan, yaitu:

- Pembangunan jalur kereta api dari titik barat Pulau Bali, hingga Bali Timur, mulai Gilimanuk lewat kota-kota Negara-Tabanan-Denpasar-Gianyar-Klungkung sampai ke Pelabuhan Padangbai;
- Pembangunan jalur Light Rail Transport (LRT) di sekitar dan dalam kota Denpasar, yang terhubung dengan Bandara Internasional Ngurah Rai.



Suasana kemacetan di salah satu ruas jalan di Bali.

Rencananya pembangunan angkutan kereta api trans Bali, nantinya akan dilaksanakan oleh PT KAI, sementara LRT akan melibatkan konsorsium investor asal Indonesia, Jepang dan Ceko.

Seperti diketahui, dalam rangka mengurai kemacetan jalan-jalan protokol di kota Denpasar/Kabupaten Badung, telah berhasil diselesaikan pembangunan jalan tol pertama sepanjang 11,5 Km ini nantinya menghubungkan kawasan Nusadua dengan Benoa untuk kemudian mengarah ke Bandara Internasional Ngurah Rai. Proyek tersebut merupakan realisasi dari MP3EI Koridor Bali-Nusa Tenggara, dengan prioritas pengembangan pariwisata berskala internasional.

Dalam pada itu, Pemprov Bali juga sudah melaksanakan penyelenggaraan angkutan bis berbasis wilayah terpadu. Bis “Sarbagita” ini dimaksud sebagai sarana interkoneksi kota/kabupaten Denpasar-Badung-Gianyar dan Tabanan. Namun dalam pandangan Organda sebagaiosiasi pengusaha angkutan darat, upaya ini belum memberi kontribusi nyata dalam menekan kemacetan di kota Denpasar. Menurut pengurus Organda Andre Silalahi: “Angkutan penumpang umum di Bali saat ini dalam keadaan terpuruk. Guna

mengawal kesinambungan angkutan umum Sarbagita, pemda Bali harus membangun lebih banyak halte, serta mensosialisasikan penggunaan angkutan umum kepada masyarakat. Bila tidak, kemacetan di Bali akan makin parah”.

Tentang rencana pembangunan RLT, Chairman Prima Rail Internasional Harris Fadillah mengatakan: “Kami sudah mengajukan proposal proyek Bali Rapid Transit, yang pembangunannya akan dilakukan oleh konsorsium investor dari Indonesia, Jepang dan Ceko. Negara Ceko

digandeng bergabung dengan konsorsium karena memiliki keunggulan perusahaan Skoda yang sudah berdiri sejak 1859 dan terbukti mampu membuat mobil murah hingga membuat lokomotif listrik, trem bahkan kereta api bawah tanah”.

Lebih jauh dijelaskan, konsorsium merencanakan BRT yang melayani rute Denpasar-Kuta-Bandara Ngurah Rai-Nusadua-Tanjung Benoa sepanjang 64 kilometer dengan 37 stasiun.

Sebagian konstruksi akan berada di atas tanah. Bila sudah beroperasi, jarak antar kereta (*headway*) hanya akan terdapat selisih 7 menit, sedang untuk jalur ekspres ke bandara direncanakan jarak antar kereta hanya berselisih 25 menit.

“Dalam kaitan BRT ini, kami usulkan konsep *build-operate-transfer* (BOT). Untuk itu pemerintah tak perlu keluar biaya, karena kami siap mendanai pembangunan prasarana termasuk depo serta sarana *rolling stock*. Untuk pembangunan konstruksinya, diperkirakan memerlukan waktu dua tahun” tutur Harris.

Rencana pembangunan angkutan massal berbasis rel di Bali tersebut, pada dasarnya patut diacungi jempol. Namun menurut banyak kalangan, nantinya akan mengalami hambatan dalam pengadaan lahan. Pulau Bali yang kecil itu, selama ini dijaga kelestariannya dengan pagar adat termasuk dalam hal kepemilikan atas lahan. Di Bali, selain terdapat tanah milik perorangan, juga terapat tanah adat mulai dari tanah *pecatu*, tanah *ayahan* hingga yang dikategorikan “*druwe puri*” (milik lembaga puri). Tak terhitung pula kawasan sakral karena berdekatan dengan bangunan suci untuk peribadatan. (Nilam)

Merasakan Keindahan Jalan di Atas Laut Pulau Dewata

Jalan Berkelok Terlihat Makin Indah saat Pesawat Melintas

WARGA Bali sangat antusias menyambut pembukaan akses tol Nusa Dua–Ngurah Rai–Tanjung Benoa. Karena itu, mereka begitu bersemangat hadir memenuhi undangan jalan dan sepeda santai oleh Menteri BUMN Dahlan Iskan, Sabtu (6/7). Bagaimana rasanya menyusuri jembatan tol sepanjang 7,5 kilometer tersebut? Berikut laporan Jawa Pos yang mengikuti acara itu.

M. Salsabyl Ad'n, Denpasar

Saat Jawa Pos tiba pukul 15.45 atau seperempat jam sebelum acara dimulai, warga yang ingin menjajal jembatan tol terpanjang itu sudah memenuhi hampir separo ruas jalan tol menuju garis start. "Tolong, untuk pengendara sepeda yang ada di depan, maju sedikit ya. Soalnya, yang di belakang katanya sudah nggak bisa masukin sepedanya," kata MC.

Dahlan Iskan yang ditunggu-tunggu untuk menandai dimulainya uji coba jembatan tersebut akhirnya muncul. Peserta langsung berebut mengerumuni mantan Dirut PLN itu sambil bersorak sorai. Baru setelah pemberangkatan peserta, lautan manusia yang semula penuh dan bising tersebut mulai terurai.

Jawa Pos yang ikut menyusuri jembatan tol Nusa Dua–Ngurah Rai–Tanjung Benoa itu menjumpai jalan yang dibangun tidak selalu lurus. Jalan tersebut justru dibuat berkelok-kelok dengan simpang susun di bagian tengah untuk menghubungkan ke tiga arah yang berbeda: bandara, pelabuhan, dan wisata Nusa Dua.

Naik turun jalan tersebut juga tidak normal. Jalan awalnya justru sedikit mendaki, lalu menurun ketika menjauhi tepi daratan. Sekali dua kali pemandangan pesawat yang melintas dari dekat pun menambah rasa kagum.

General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Benoa Prasetyo menjelaskan, pembangunan jembatan tol tersebut dimulai dari rencana pemerintah daerah dan Kementerian Pekerjaan Umum (PU) untuk membangun jalan alternatif dari Denpasar menuju Nusa Dua. Selama ini, masyarakat yang ingin bepergian ke dua daerah tersebut harus melewati jalan darat yang memutar di Bypass Ngurah Rai. Karena itu, tercetus ide untuk menghubungkan Pulau Serangan dan Tanjung Benoa dengan jembatan sepanjang 7,5 kilometer.

Sayangnya, rencana yang sudah dalam tahap studi kelayakan itu punya satu masalah. Jembatan tersebut terimpit dua jalur moda transportasi. Wilayah yang akan dibangun jembatan itu biasa dilewati pesawat terbang untuk mendarat. Di sisi lain, kapal juga masuk ke Pelabuhan Benoa melalui wilayah tersebut.

"Angkasa Pura memberi syarat agar tinggi maksimal jembatan tidak lebih dari 46 meter di atas permukaan laut. Padahal, Benoa yang sedang dikembangkan menjadi turn around port (titik balik untuk kapal pesiar,



Roundabout way Jalan Tol Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa dari dan menuju Bandar Udara Ngurah Rai.



Foto udara Jalan Tol Nusa Dua-
Ngurah Rai-Benoa.

Red) memerlukan ketinggian jembatan setidaknya 49 meter di atas permukaan laut," tutur Prasetyo yang mengaku terlibat dalam awal konsep proyek tersebut.

Pras, sapaan akrabnya, yang sebelumnya bertugas di tim percepatan Benoa Cruise Center (rencana Pelindo III untuk mengembangkan Tanjung Benoa sebagai pelabuhan kapal pelayaran) diminta segera mencari solusinya.

Tim akhirnya mengusulkan untuk membelokkan jalur yang seharusnya lurus agar tak mengganggu pengembangan Pelabuhan Benoa. Jadilah desain pertama jembatan antara Nusa Dua dan Tanjung Benoa yang berbentuk setengah lingkaran.

"Jadi tak melintasi alur laut, tapi lebih ke sisi dalam. Dengan begitu, kapal masih bisa masuk, tapi jembatan bisa dibangun serendah mungkin," jelasnya.

Dalam perkembangannya, Pras juga menemukan alternatif untuk menambah jalur menuju Bandara Ngurah Rai. "Tapi, kami bilang tak berani merencanakan karena itu bukan tanah kami. Melainkan tanah milik Angkasa Pura," ujarnya.

Kendala kepemilikan tanah itu dilaporkan apa adanya pada rapat koordinasi (rakor) BUMN. Pelindo III sudah membulatkan tekad untuk mengajak kerja sama PT Jasa Marga. Pertimbangannya, jalan tol bukanlah core business Pelindo III. Sayangnya, tawaran tersebut direspons

kurang antusias oleh pihak Jasa Marga.

Sulitnya Pelindo III menggandeng pihak lain itu mendapatkan perhatian Direktur Pengembangan Pelindo III ke Deputi BUMN Bidang Infrastruktur Sumaryanto. "Setelah melalui pendekatan insentif oleh Pak Sumaryanto, akhirnya kami bisa bekerja sama dengan Jasa Marga. Sekalian juga Angkasa Pura supaya jalurnya bisa langsung ke bandara. Yang terakhir, kami bekerja sama dengan BTDC (Bali Tourism Development Corporation, Red) karena terkait dengan pariwisata," ungkap Pras.

Setelah itu, pada 26 Oktober 2010, pihak-pihak yang ditunjuk Kementerian BUMN akhirnya membahas perlunya dibentuk konsorsium. Dalam proses, konsorsium pun terus melebar. Dengan pertimbangan mempermudah dan mempercepat proses, konsorsium pun memutuskan untuk mengajak beberapa kontraktor BUMN. Mulai Adhi Karya, Waskita Karya, hingga Hutama Karya akhirnya bergabung dalam konsorsium.

Akhirnya, dengan dana pinjaman Rp 1,7 triliun dari gabungan perbankan pelat merah, konsorsium tersebut berhasil memenangkan tender proyek. "Setelah

itu kami langsung bergerak cepat. Dan alhamdulillah, ternyata kontur tanahnya sangat mendukung. Jadinya, 14 bulan sudah rampung," ungkapnya.

FAKTA TENTANG BALI TOLL

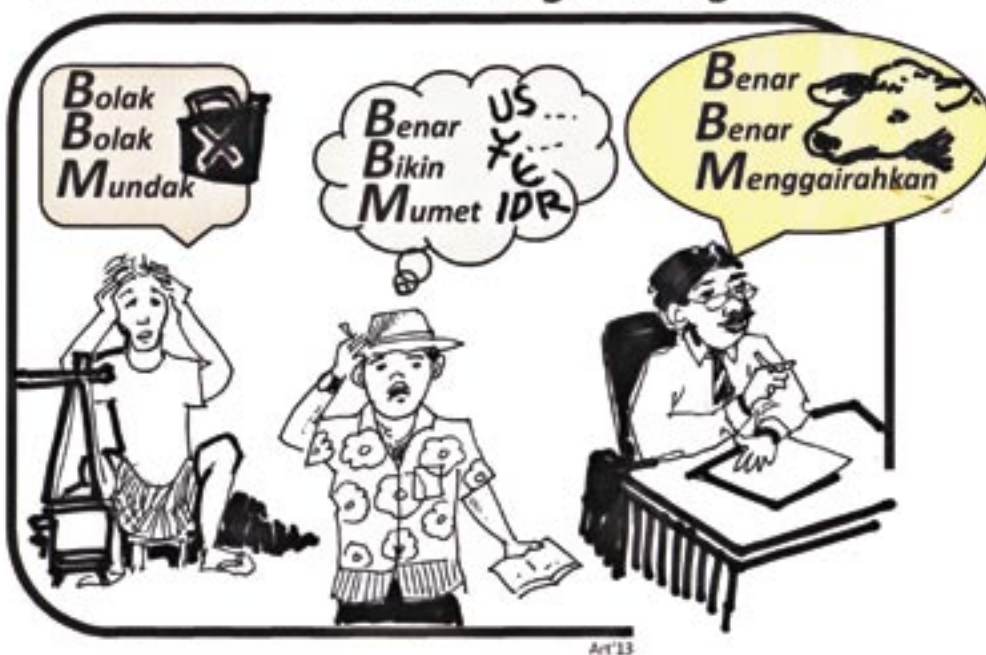
- Jalan tol di atas laut yang pertama di Indonesia dan dibuat dalam waktu yang sangat singkat karena mulai konstruksinya pada April 2011.
- Sengaja disiapkan khusus oleh pemerintah RI terkait acara KTT APEC 2013 di Nusa Dua, Bali.
- Wujud tol di atas laut itu sudah bisa dilihat melalui mapsgoogle.
- Karena melintas di atas permukaan laut yang menghubungkan Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa, maka Bali tol diklaim sebagai jalan tol terindah di Indonesia.
- Dianggap unik karena menjadi jalan tol yang bisa dilintasi kendaraan roda dua

Dikutip: JAWAPOS, Minggu, 7 Juli 2013

Cak Derma Berkata



BBM dalam berbagai imajinasi .!



Jakarta baru akan mulai memakai monorel pada 2016, Sydney sudah menutup monorel. Lebih dari 90 persen atau sekitar 1.500 ton baja monorel akan didaur ulang. Sedang dua gerbong lainnya akan diawetkan.

Sebuah peluang usaha baru jual beli besi tua.....

Kementan juga akan agresif mengkampanyekan konsumsi beras analog ke berbagai daerah agar membuka pengetahuan masyarakat terhadap pentingnya keanekaragaman pangan dalam rangka menjaga ketahanan pangan secara berkelanjutan.

Apapun jenis berasnya, harganya tetap mahal....

Pelindo III adakan press tour ke Yogya

Ternyata di Yogya ada pelabuhan...

Untuk mengurai kemacetan di Bali, dibangun proyek Bali Toll

Seandainya bisa masuk toll tanpa bayar...

Indonesia The World of Satay



Terbuat dari potongan daging yang ditusuk menggunakan bambu atau lidi lalu dibakar diatas arang dan dimakan dengan saus, menjadikan sate sangat populer di Indonesia bahkan di dunia. Saking nikmatnya sate akhirnya terdaftar sebagai peringkat ke-14 dalam World's 50 most delicious foods (50 Hidangan Paling Lezat di Dunia) melalui jajak pendapat pembaca yang digelar oleh CNN Go pada 2011.

Sate bisa dinikmati bersama nasi, lontong ataupun ketupat. Hidangan yang aslinya ditemukan di Jawa ini (walaupun ada negara yang meng-klaim sate sebagai hidangan aslinya, Red) adalah makanan paling fleksibel karena cocok dimakan pagi hari, siang ataupun malam. Hidangan internasional yang mirip sate antara lain yakitori dari Jepang, shish kebab dari Turki, shashlik dari Kaukasia, chuanr dari Cina, dan sosatie dari Afrika Selatan. Di Indonesia sendiri banyak ditemukan ragam sate yang disebut satay dalam Bahasa Inggris.

Jennifer Brennan pada Wikipedia mengatakan, "Meskipun Thailand dan Malaysia menganggap hidangan ini adalah milik mereka, tanah air sate yang sesungguhnya di Asia Tenggara adalah Jawa, Indonesia. Di sini sate dikembangkan dari adaptasi kebab India yang dibawa oleh pedagang muslim ke Jawa. Bahkan India tak dapat mengakui sebagai asal mulanya karena hidangan ini merupakan pengaruh Timur Tengah."

Kata "sate" atau "satai" diduga berasal dari bahas tamil dan diduga sate diciptakan oleh pedagang makanan jalanan di Jawa sekitar awal abad ke-19, berdasarkan fakta bahwa sate mulai populer sekitar awal abad ke-19 bersamaan dengan semakin banyaknya pendatang dari Arab dan pendatang Muslim Tamil dan Gujarat dari India ke Indonesia. Hal ini pula yang menjadi alasan populernya penggunaan daging kambing dan domba sebagai bahan sate yang disukai oleh warga keturunan Arab. Dalam tradisi Muslim Indonesia, hari raya Idul Adha atau hari raya kurban adalah peristiwa istimewa. Pada hari raya kurban ini daging kurban berlimpah dan dibagikan kepada kaum dhuafa dan miskin.

Kebanyakan merayakannya dengan bersama-sama memanggang sate daging kambing, domba, atau sapi.

Teori lain mengusulkan bahwa asal kata sate berasal dari istilah Minnan-Tionghoa yang berarti tiga potong daging. Akan tetapi teori ini diragukan karena secara



tradisional sate terdiri atas empat potong daging, bukan tiga. Dan angka empat dianggap bukan angka yang membawa keberuntungan dalam kebudayaan Tionghoa. Warga Tionghoa Indonesia juga mengadopsi dan mengembangkan sate sesuai selera mereka, yaitu sate babi yang disajikan dengan saus nanas atau kecap yang manis dengan tambahan bumbu-bumbu Tionghoa, sehingga sate Tionghoa memiliki cita rasa seperti hidangan daging panggang khas Tionghoa.

Dari Jawa, sate menyebar ke seluruh kepulauan nusantara yang menghasilkan beraneka ragam variasi sate. Pada akhir abad ke-19, sate telah menyeberangi selat Malaka menuju Malaysia, Singapura, dan Thailand, dibawa oleh perantau Jawa dan Madura yang mulai berdagang sate di negeri jiran tersebut. Pada abad ke-19 istilah sate berpindah bersamaan dengan perpindahan pendatang Melayu dari Hindia Belanda menuju Afrika Selatan, di sana sate dikenal sebagai sosatie.

Orang Belanda juga membawa hidangan ini—dan banyak hidangan khas Indonesia lainnya—ke negeri Belanda, hingga kini seni memasak Indonesia juga memberi pengaruh kepada seni memasak Belanda. Sate ayam atau sate babi adalah salah satu lauk-pauk yang disajikan dalam hidangan Rijsttafel di Belanda. Di Indonesia sendiri, kita akan menemukan sate hampir di setiap daerah. Kali ini kami ajak Anda untuk berburu sate asli Indonesia yang menjadi favorit penggemar kuliner.

SATE PADANG

Sate padang menjadi salah satu menu favorit dalam daftar menu masakan Indonesia. Sate ini tidak hanya disukai oleh orang Minangkabau asli tapi juga orang yang berasal dari suku lain. Kuahnya yang kental dan rasa pedas menimbulkan aroma yang kuat khas menu Minang. Varian sate Padang adalah Sate Padang, Sate Padang Panjang dan Sate Pariaman.

Sate Padang memakai bahan dasar daging sapi, lidah, atau jerohan (jantung, usus, dan tetelan) dengan bumbu kuah kacang yang kental menyerupai bubur dan berasa pedas. Sate Padang Panjang dibedakan dengan kuah sate nya yang berwarna kuning sedangkan sate Pariaman kuahnya berwarna merah. Rasa kedua jenis sate ini juga berbeda. Sedangkan sate Padang mempunyai bermacam rasa perpaduan kedua jenis varian sate di atas. Diolah menggunakan 19 macam bumbu dan dibakar diatas arang tempurung kelapa selama 15 menit, maka sate Padang siap disantap...yummy



SATE AYAM DAN KAMBING

Beberapa daerah di Indonesia punya sate ayam dan kambing versi masing-masing. Tapi kalau bicara yang paling populer adalah sate ayam dan kambing dari Madura. Berbahan dasar daging ayam atau kambing yang diberi bumbu kacang dan kecap, dibakar diatas arang dan disiram kuah kacang dengan kecap menjadi sate ayam dan kambing asli Madura sangat digemari karena rasanya manis dan sangat disukai anak-anak maupun dewasa. Sate kambing biasanya disantap bersama gulai atau tongseng.

SATE KLATAK

Menurut cerita teman yang penggemar sate, nama sate klatak berasal dari suara biji buah asem yang jatuh dari pohon dan berbunyi 'klatak'. Sate khas Yogyakarta ini sangat digemari karena cocok dimakan bersama saus kecap ataupun disiram kuah gulai atau tongseng. Bila dimakan bersama saus kecap, setelah dibakar, sate berbahan dasar daging sapi atau kambing itu, biasanya dilengkapi dengan bawang merah dan cabe rawit. Tapi bila disiram kuah, sate klatak biasanya di lepas dari bamboo atau lidinya.



SATE LILIT

Variasi sate dari Bali. Sate ini terbuat dari daging cincang berbahan daging sapi, ayam, ikan, babi, atau kura-kura. Daging cincang ini dicampur kelapa parut, santan kental, jeruk nipis, bawang merah, dan merica. Adonan ini kemudian dibungkus melilit tusukan bambu, batang tebu, atau batang serai, lalu dipanggang di atas bara arang.



SATE KELINCI

Sate yang terbuat dari daging kelinci, lazim ditemukan di Jawa. Disajikan dengan irisan bawang merah, bumbu kacang, dan kecap manis. Sate kelinci biasanya ditemukan di kawasan pegunungan di Pulau Jawa tempat penduduk memelihara kelinci sebagai hewan ternak, seperti di Lembang, Jawa Barat, Kaliurang di Yogya, Bandungan dan Tawangmangu di Jawa tengah dan Telaga Sarangan di Jawa Timur.

SATE PONOROGO

Mungkin hanya Sate Ponorogo yang paling diketahui asalnya karena tanpa bertanya semua orang sudah tahu kalau Sate Ponorogo berasal dari Ponorogo Jawa Timur. Terbuat dari potongan daging ayam yang direndam dalam bumbu kecap, disajikan dengan bumbu kacang dan sambal dengan irisan bawang merah dan cabai rawit serta jeruk nipis. Variasi ini unik karena dalam setiap tusuknya hanya terdapat satu potong daging ayam yang diiris memanjang, berbeda dengan sate biasanya yang terdiri atas empat potong daging. Daging ayam sebelumnya direndam dalam kecap manis dan bumbu dan melalui proses "bacem" agar bumbunya masuk meresap. Kemudian dihidangkan dengan lontong. Panggangannya terbuat dari tanah liat yang dilubangi satu sisinya untuk mengipasi arang.



SATE BUNTEL

Khas Kota Solo Jawa Tengah yang terbuat dari cincangan daging sapi atau kambing (terutama bagian perut atau iga). Daging kaya lemak ini kemudian dibungkus selaput membran daging dan dililitkan membungkus tusukan bambu. Ukuran sate ini cukup besar, mirip dengan kebab Timur Tengah. Setelah dipanggang di atas bara arang, irisan sate ini kemudian dipisahkan dari tusuknya, diiris-iris, lalu disajikan dengan kecap manis dan merica.

**MASIH BANYAK LAGI RAGAM SATE NUSANTARA.
YANG PASTI SEMUANYA LAYAK UNTUK DI COBA. (MUTIARA)**

Jangan Abaikan Nyeri Tumit

Nyeri tumit atau Plantar Fascitis belakangan makin banyak ditemukan. Rasa sakit yang sering diabaikan ini malah berujung penderitaan bila tak segera di atasi.

Plantar fascitis adalah rasa sakit dan peradangan pada jaringan tebal di bagian bawah kaki yang disebut plantar fascia. Plantar fascitis merupakan salah satu penyebab nyeri tumit. Para ahli merekomendasikan kita untuk melakukan setidaknya 5.000 langkah setiap hari, dengan alas kaki yang pas. Survei tahun 2012 menunjukkan 78 persen orang Amerika berusia 21 tahun ke atas mengalami nyeri kaki dan di beberapa titik tubuh lainnya.

Pemakaian alas kaki yang tidak tepat seperti menggunakan sandal jepit dapat memicu terjadinya nyeri tumit. Sebuah studi membandingkan efek dari pemakai sandal jepit dan sepatu atletik atau senaker pada 39 mahasiswa wanita dan pria. Pemakai sandal jepit mengambil langkah lebih pendek dan menghentakkan tumit mereka dengan sudut yang lebih vertikal dibanding pemakai sneaker. Hal ini menyebabkan ayunan kaki mereka lebih jauh ketimbang ritme alaminya.

Ternyata di balik bentuknya yang simpel, sandal jepit juga bisa berisiko buruk bagi kesehatan. Sebab studi

menunjukkan penggunaan sandal jepit terlalu sering bisa menyebabkan masalah kesehatan seperti nyeri otot dan plantar fascitis yang bisa menjalar pada nyeri punggung. Kebanyakan pemakai sandal jepit cenderung mengepalkan jari-jari kaki mereka di bagian 'penjepit'nya agar sandal mereka tidak terlepas. Cengkeraman ini bisa menyebabkan tekanan pada pergelangan kaki dan kaki.

Meskipun sandal jepit memberi manfaat berupa bantalan yang datar pada kaki, studi menunjukkan sandal jepit juga bisa menyebabkan beberapa masalah. Tubuh dipaksa mengkompensasi tekanan pada pergelangan kaki dan tumit. Hingga akhirnya dari kaki menjalar sebagai rasa nyeri di kaki, pinggul, dan punggung bagian bawah.

Akibat dari pemakaian sandal jepit dalam waktu lama yang umum dirasakan adalah plantar fascitis yang diderita hampir dua juta orang di Amerika setiap tahunnya. Gangguan berupa nyeri tumit akut ini sering dipicu oleh pemakaian sandal jepit untuk kegiatan sehari-hari. Ditambah lagi pemakaiannya kelebihan berat badan sehingga tekanan terhadap tumit mereka juga lebih besar.

Orang yang menderita nyeri tumit biasanya langsung berasumsi terkena asam urat. Banyak penderita yang mengambil langkah cepat dengan mengonsumsi obat penurun asam urat dan mengurangi konsumsi makanan pemicu asam urat. Namun nyeri tumit sebenarnya bukanlah penyakit asam urat karena posisi sakit atau

nyeri berada di tempat berbeda. Dokter sangat paham perbedaan nyeri tumit dengan asam urat. Bila Anda mengalami nyeri tumit namun tidak berkurang setelah konsumsi obat penurun asam urat, maka cobalah berkonsultasi dengan dokter Anda atau melakukan roentgen pada telapak kaki Anda.

Nyeri tumit biasanya akan langsung diketahui penyebabnya dari hasil rontgen. Bila tidak ditemukan *bone spur* atau kelainan pada tulang di tumit Anda, maka cobalah pergi ke dokter syaraf. Tindakan ini kami sampaikan setelah bertanya pada sebagian penderita nyeri tumit yang kami temui. Dokter ortopedi akan langsung melakukan tindakan pencegahan nyeri tumit karena biasanya penyakit ini bisa disembuhkan dengan menghindari pemicunya tanpa dilakukan pembedahan.

Selain kesalahan dalam pemilihan alas kaki, aktivitas kerja dan olahraga yang berlebihan sering menjadi sumber timbulnya nyeri tumit. Faktor usia, kelebihan berat badan dan kehamilan bisa juga memicu nyeri tumit. Bila Anda mendapati nyeri tumit pada tahap awal, cobalah untuk mengganti alas kaki Anda. Lakukan peregangan pada waktu bangun tidur atau sebelum turun dari tempat tidur karena biasanya plantar fascitis terjadi di pagi hari. Beberapa model gerakan peregangan dapat Anda pelajari dari referensi yang ada dan diterapkan sendiri di rumah. Bila terapi tersebut tidak menghilangkan rasa sakit Anda, segeralah ke dokter untuk mendapatkan pengobatan terbaik. (Mutiar)

Tanam Pohon di Gresik

Setelah sebelumnya Pelindo III membagikan 27.600 paket sembako gratis pada acara yang bertajuk Pelindo III Berbagi Sembako, berselang satu hari kemudian Pelindo III kembali menunjukkan kepeduliannya kepada lingkungan sekitarnya. Kali ini kepedulian itu diwujudkan dalam bentuk bantuan bibit tanaman yang diberikan kepada pemerintah Kabupaten Gresik. Secara simbolis bantuan bibit tanaman itu diserahkan oleh Gubernur Jawa Timur Soekarwo kepada Bupati Gresik Sambari Halim Radianto, Jumat awal Juli ini..

"Bantuan bibit ini kami berikan kepada pemerintah Kabupaten Gresik untuk selanjutnya dapat ditanam untuk m e n g h i j a u k a n lingkungan," kata Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto di Lapangan Mini Segunting, Gresik.

Edi yang ditemui di acara puncak peringatan hari lingkungan hidup sedunia Propinsi Jawa Timur mengatakan pihaknya telah menyiapkan sedikitnya 1.000 bibit tanaman yang terdiri dari tanaman keras dan tanaman produktif (buah-buahan-red). Bantuan bibit yang disediakan merupakan bagian dari program Pelindo III Peduli Lingkungan yang tak lain adalah salah satu program rutin perusahaan.

Bukan kali ini saja Pelindo III melakukan pelestarian alam, beberapa program penghijauan telah berulang kali dilakukan. Seperti pelestarian mangrove, penanaman pohon peneduh di lingkungan pelabuhan, dan beberapa program lainnya.

"Kami akan melakukan penanaman pohon dengan pola penanaman bibit pohon peneduh untuk jalan protokol dan bibit tanaman produktif ditanam di pekarangan warga," lanjut Edi.

Program Pelindo III Peduli Lingkungan ini sejalan dengan visi Pelindo III dalam mewujudkan kawasan lingkungan sekitar pelabuhan yang bersih sehat. Demikian halnya dengan kawasan pelabuhan, dimana perusahaan mengusung visi *Eco Green Port* (pelabuhan ramah lingkungan).

Selain penanaman pohon di lingkungan pelabuhan dan sekitarnya, perwujudan visi *Eco Green Port* dilakukan oleh Pelindo III dalam menggunakan fasilitas pelabuhan. Seperti yang akan diterapkan di Terminal Teluk Lamong, peralatan di terminal baru itu akan menggunakan energi listrik sehingga mengurangi konsumsi bahan bakar minyak.

"Nanti, kedepannya seluruh peralatan pelabuhan di lingkungan Pelindo III yang selama ini masih menggunakan diesel, perlahan akan kita gantikan dengan tenaga listrik," paparnya.

Penggunaan energi listrik ini diharapkan mampu mengurangi polusi udara yang ada di lingkungan pelabuhan. (Mirah)



Gubernur Jawa Timur Soekarwo (kanan) menyerahkan secara simbolis bantuan bibit tanaman dari Pelindo III kepada Bupati Gresik Sambari Halim Radianto.

Sedikitnya dua buah masjid dan dua buah sekolah di Kabupaten Trenggalek menerima hibah dana bina lingkungan dari Pelindo III, Rabu awal Juli ini. Pemberian bantuan tersebut diserahkan langsung oleh Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono di halaman Sekolah Dasar Negeri (SDN) 2 Jati, Kecamatan Karangan, kepada para perwakilan penerima bantuan.

Bantuan itu diberikan kepada Madrasah Ibtidaiyah (MI) Miftahul Huda, SDN 2 Mlinjon, Masjid Al-Falah, dan Masjid Baitul Huda.

"Hari ini kami salurkan dana hibah sedikitnya Rp80 juta untuk digunakan pada sekolah dan masjid yang ada di wilayah Kabupaten Trenggalek ini," kata Wahyu Suparyono.

Penyaluran dana bina lingkungan yang dilakukan hari ini merupakan bagian dari agenda rutin yang dilakukan oleh Pelindo III. Setiap tahun, Pelindo III sedikitnya menyalurkan bantuan sebanyak

dua kali bagi seluruh kabupaten/kota di tujuh propinsi di Indonesia salah satunya Jawa Timur.

"Selama kurun waktu lima tahun terakhir, dana hibah bina lingkungan yang kami salurkan ke masyarakat di tujuh propinsi di Indonesia yang menjadi wilayah kerja Pelindo III mencapai Rp47,9 miliar," jelasnya.

Khusus untuk wilayah Jawa Timur dana perusahaan yang telah dihibahkan kepada masyarakat pada tahun 2012 kemarin mencapai lebih dari Rp4 miliar.

Sementara itu, bersamaan dengan penyaluran dana bina lingkungan di Kabupaten Trenggalek, dilakukan pula peresmian Masjid Ar-Rohmah yang berada di kompleks SDN 2 Jati. Masjid tersebut dibangun dengan dana yang diberikan oleh Pelindo III.

"Masjid Ar-Rohmah ini dibangun dengan dana kurang lebih Rp100 juga, dananya

berasal dari bantuan yang diberikan oleh Pelindo III," kata Kepala Sekolah SDN 2 Jati, Paniran.

Dana hibah bina lingkungan yang disalurkan oleh Pelindo III berasal dari dana internal yang berasal dari penyisihan laba perusahaan. Setiap tahun Pelindo III menyisihkan dua persen laba perusahaan untuk dana hibah bina lingkungan.

Dana itu diperuntukkan bagi korban bencana alam, pendidikan dan pelatihan, peningkatan kesehatan, sarana dan prasarana umum, sarana ibadah, pelestarian alam, dan ketahanan pangan. (Mirah)



Hibah untuk Masjid dan Sekolah

Direktur Keuangan Pelindo III Wahyu Suparyono saat memberikan bantuan dana hibah kepada perwakilan penerima bantuan di wilayah Kabupaten Trenggalek beberapa waktu lalu.

Mengenal Kepulauan Indonesia

Lewat Monopoly Archipelago



Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki 13.466 pulau. Dengan kondisi geografis seperti itu, maka sebagai warga negara Indonesia kita wajib menjaga dan mengembangkan pulau-pulau tersebut agar tidak dicuri oleh negara lain. Kurang pembelajaran mengenai pulau-pulau kecil di Indonesia membuat para generasi penerus bangsa tidak mengetahui nama-nama pulau di Indonesia. "jangan pulau kecil, pulau besar saja anak-anak tidak tahu" ujar Ibu Ninik selaku guru geografi SMP 17 Agustus 1945 Surabaya.

Ahmad Subari sebagai ketua dan beragotakan Nyoman Satria, Imron Ibnu Fajri, Achmad Rizaldi, dan Fariddatul Choeroh. Para mahasiswa Transportasi Laut ITS ini tergabung dalam Program Kreativitas Mahasiswa pengabdian Masyarakat (PKMM) telah menciptakan "Monopoly Archipelago" sebagai media pengenalan pulau-pulau kecil di Indonesia

menggunakan permainan. "Monopoly archipelago ini dapat mengenalkan nama-nama pulau, potensi pulau, bentuk pulau, letak geografis pulau, dan cara mengembangkan pulau" ujar Rizal.

Para "Tim Monopoly Archipelago" begitu mereka menyebutnya, telah melaksanakan pembelajaran yang diberi tema "Monopoli Archipelago Ayo kenali Pulau-Pulau Indonesia" di SMP Yapita Surabaya, SMP 17 Agustus Surabaya, dan SMP Dr. Soetomo Surabaya. "Selain mengajarkan cara memainkan monopoly archipelago, kami juga mengadakan lomba cerdas cermat mengenai potensi dan keunikan pulau-pulau kecil di Indonesia, lomba LAMBANG PULAU (langkah mengembangkan pulau) lomba ini melatih imajinasi anak, apa dan bagaimana pulau tersebut dapat dikembangkan, dan lomba PETAK (penentuan letak) lomba ini menuntut siswa untuk meletakkan posisi pulau-pulau kecil di Indonesia pada peta Indonesia" Ujar Subari sebagai konseptor kurikulum monopoly archipelago.



“Tujuan program kami adalah mengenalkan pulau-pulau kecil di Indonesia baik dari nama, potensi, letak geografi, dan cara mengembangkan pulau-pulau tersebut. Kami berharap agar kelak mereka para generasi muda dapat mengembangkan pulau-pulau kecil di Indonesia karena itu merupakan kekayaan Indonesia” ujar Idda sebagai pengagas permainan monopoly archipelago.

Strategi monopoly archipelago ini selain permainan monopoly yang digemari anak-anak, monopoly archipelago disertai gambar-gambar keindahan pulau-pulau yang terdapat dipapan permainan dan kartu kepemilikan petak serta terdapat penjelasan potensi pulau pada kartu kepemilikan petak. “Pembeda monopoly archipelago dengan monopoly biasa adalah kalau monopoly biasa hanya ada miniatur bangunan rumah dan hotel, kami menambahkan miniatur pabrik pertambangan, jadi pemain dapat membangun sesuai dengan potensi pulau. Selain itu harga sewa dan harga beli bangunan pada monopoly ini terdapat dipapan permainan, jadi untuk mengetahui harga tersebut pemain harus mencocokkan bentuk pulau dan mencari letak pulau” ujar Fajri sebagai pendesain papan permainan.

“Monopoly archipelago seru, dengan memainkan ini saya jadi tahu potensi dan letak geografis pulau-pulau di Indonesia” ujar Dafit Timoty siswa kelas 7B SMP 17 Agustus 1945 Surabaya.

“Menurut saya permainan monopoly archipelago sangat bagus dan belum pernah ada media pengenalan pulau pada anak-anak. Dengan monopoly ini anak-anak dapat belajar sambil bermain. Permainan ini juga saya gunakan sebagai media pembelajaran kepada anak-anak terutama pembelajaran geografi tentang letak-letak geografis pulau-pulau di Indonesia” tambah Ibu Ninik

Tim Monopoly Archipelago masih memiliki visi untuk mengenalkan permainan ini keseluruh Indonesia dan manca negara. “Kami ingin mengenalkan permainan ini keseluruh anak Indonesia agar mereka mengetahui bahwa Indonesia memiliki banyak keindahan dan kekayaan alam dan kelak dapat mengembangkannya. Kami juga ingin mengenalkan permainan ini kemanca negara agar anak-anak dari negara lain dengan bermain monopoly archipelago dapat tertarik untuk berlibur ke Indonesia” ujar Satria. (Ahmad Subari –Mahasiswa ITS)



Kinerja Terminal Nilam Didukung Konsorsium NPTI



Terminal Nilam Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dilihat dari sisi laut.

Sinergi antara Terminal Operator dengan PBM Konsorsium, ternyata mampu meningkatkan kinerja bongkar muat

"KEGIATAN operasional bongkar muat barang di Terminal Multipurpose Nilam Timur, tak dapat dipisahkan dengan peran stakeholder dan mitra kerja yang terdiri dari **PT Nilam Port Terminal Indonesia** (NPTI), **PT Parvi Indah Persada** (PIP), **PT Jasa Tally Indonesia** (JTI), **PT Meratus Line** (Meratus), **PT Salam Pasific Indonesia Line** (SPIL), **PT Samudera Shipping Service** (SSS) dan **PT Tanto Intim Line** (Tanto). Mereka merupakan PBM, usaha pendukung handling dan perusahaan pelayaran, yang bekerjasama dengan Terminal Operator (TO) Nilam Timur melaksanakan bongkar muat barang dalam rangka mendukung kelancaran logistic nasional" ungkap Manager Terminal Multipurpose Nilam Timur Bambang Wiyadi dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga baru-baru ini.

Dalam rangka penataan menuju dedicated area di Pelabuhan Tanjung Perak, kedepan Terminal Multipurpose Nilam Timur didisain untuk menjadi terminal dengan spesifikasi kegiatan bongkar muat curah kering, curah cair dan petikemas. Untuk menunjang kegiatannya, terminal ini diperkuat 3 unit Container Crane (CC). Dalam rencana investasi tahun 2013, Nilam Timur akan segera mendapat tambahan peralatan bongkar muat berupa 1 unit CC hingga nantinya di Nilam Timur akan dioperasikan 4 unit CC. Selain itu juga dibangun tangki timbun dan instalasi pipa bongkar muat CPO,

Menurut Bambang Wiyadi keberadaan Konsorsium PBM NPTI mempunyai arti penting bagi Terminal Nilam Timur karena dengan adanya NPTI, kinerja bongkar muat di terminal tersebut makin hari kian meningkat. Ujarnya: "Kami punya dermaga untuk sandar kapal dan peralatan bongkar muat tetapi kalau kegiatan PBM melempem, dapat dipastikan kinerja kami juga akan mengalami kendala. Dapat dijelaskan bahwa selama ini sinergi antara TO dengan mitra kerja dan pengguna jasa cukup solid. Hal ini dapat dibuktikan ketika mulai awal 2013 Manajemen Pelindo III merancang improvement bongkar muat di Nilam Timur. Menghadapi rencana itu stakeholder termasuk PBM Konsorsium NPTI menyambut dengan antusias dan siap melaksanakan".

Waktu & Realisasi

Terhitung sejak Januari 2013, Manajemen Pelindo III Tanjung Perak menerapkan "Sistem Kerja Terusan" (SKT) dengan ujicoba dilakukan di Terminal Nilam Timur. Menurut Manager Terminal Nilam Timur Bambang Wiyadi, SKT adalah sistem kerja dengan memanfaatkan jam istirahat Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dalam setiap shiftnya untuk tetap digunakan bekerja.

"Dengan sistem itu, tidak ada lagi jam istirahat yang digunakan untuk tidak bekerja. Penerapan sistem ini sama dengan sistem kerja 24 jam dalam sehari dan 7 hari dalam sepekan. Dalam kesepakatan antara Koperasi TKBM dengan DPW APBMI yang dirumuskan pada 14 Februari 2012 diatur tentang 3 shift kerja dengan total jam istirahat hari biasa 3 jam dan hari Jum'at 4 jam. Nsmun dalam realisasinya jam istirahat pada hari biasa menjadi 5 jam, dan pada hari Jum'at 6 jam" jelas Bambang Wiyadi.

Dijelaskan pula bahwa pada tahun 2012 lalu terdapat beberapa Key Performance Indicator (KPI) pada Terminal Nilam yang tak mencapai target. Yaitu utilisasi CC yang hanya tercapai 93% (target 62%:realisasi 56,52%) dan Ratio Effective Time yang hanya tercapai 97% (target 70%:realisasi 64,73%).

Tak tercapainya kinerja tersebut, disebabkan terlalu besarnya koponen Not Operation Time (NOT). Salah satunya adalah banyaknya jam istirahat buruh yang tidak efektif dan adanya waktu jeda kapal yang telah selesai melakukan kegiatan di dermaga sampai dengan berangkat, karena menunggu crew kapal, tunggu clereance out dan tunggu pandu/kapal tunda, serta adanya waktu jeda pergantian kapal dari kapal yang berangkat dari dermaga Terminal Nilam dengan kapal penggantinya (ship to ship) yang terlalu lama, berkisar antara 3-7 jam.

Sistem Kerja Terusan

“Untuk mengurangi NOT yang terlalu besar, Manajemen Terminal Nilam harus melakukan langkah-langkah strategis menekan NOT menjadi Effective Time. Untuk tahap awal, dengan mengefektifkan kerja buruh dengan memberlakukan SKT, yaitu waktu istirahat TKBM tetap digunakan untuk bekerja” jelas Manager Terminal Nilam.

Menurutnya, dalam rangka melaksanakan SKT, langkah-langkah strategis yang dilakukan antaralain berupa: sebelum ujicoba SKT dilaksanakan, lebih dulu dilakukan koordinasi terkait dengan persiapan buruh/TKBM dan SDM internal Terminal Nilam, serta kesiapan dari para pelaku aktifitas bongkar muat/handling petikemas, meliputi:

- Koordinasi dengan Koperasi TKBM terkait dengan pemberian upah tambahan terhadap buruh/TKBM, dikarenakan waktu istirahat yang tetap digunakan untuk terus bekerja;
- Memberi motivasi terhadap operator CC, coordinator shift dan foreman terkait dengan SKT;
- Melakukan pembahasan dengan semua stakeholder/mitra kerja yang ada di Terminal Nilam, dengan hasil positif berupa dukungan dilaksanakannya SKT.

“Menyikapi rencana tersebut, Direksi telah memberi ijin untuk melaksanakan uji coba pelaksanaan pola kerja bongkar muat petikemas secara terusan selama dua bulan mulai 1 Januari hingga 28 Februari 2013, yang selanjutnya dilakukan evaluasi terhadap hasil pelaksanaannya. Karena memerlukan evaluasi lebih jauh, maka masa uji coba diperpanjang menjadi empat bulan hingga akhir April 2013” tutur Bambang Wiyadi.

Dijelaskan pula, pada bulan pertama uji coba SKT sudah menunjukkan cukup memuaskan karena adanya peningkatan produksi dan pendapatan disbanding dengan apa yang dicapai pada bulan-bulan sebelumnya. Tetapi pelaksanaan SKT dirasa belum maksimal karena belum tersosialisasi secara meluas, adanya Low Session Traffic akibat cuaca buruk dan kerusakan CC 02 selama 14 hari yang mengakibatkan terjadinya downtime sebesar 353,66 jam yang bila ditambah dengan 2 unit CC lain maka total waktu CC tidak siap operasi mencapai 465,03 jam.



Lapangan penumpukan petikemas di Terminal Nilam Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Pada bulan kedua uji coba, masih ada kerusahakan dan pemeliharaan pada CC, masih seringnya ketelembatan kedatangan kapal yang berakibat hilangnya peluang bongkar muat petikemas pada jam-jam istirahat, bulan Februari yang hanya 28 hari dan total waktu CC tidak siap operasi selama 476,32 jam. Namun pada masa tersebut juga terjadi tambahan produksi bongkar muat petikemas sebesar 3.569 box. Uji coba di bulan ke-4 masih terkendala total waktu CC tak siap operasi sampai 485,89 jam. Namun kembali terjadi tambahan produksi bongkar muat pada jam istirahat sebesar 3.902 box. Demikian pula pada masa uji coba bulan keempat, justru terjadi penurunan produksi bongkar muat petikemas menjadi 3.151 box. Hal ini antara lain disebabkan angka down time semakin tinggi.

Perlu Diteruskan

Produksi dan kinerja di Terminal Nilam tahun 2013 dalam rangka uji coba SKT, dibanding dengan tahun sebelumnya ternyata telah mengalami peningkatan positif seperti tampak pada data berikut:

NO	URAIAN	SATUAN	TH 2012 Rata2/ bulan	Jan.2013*)	Feb. 2013*)	Mar. 2013*)	Apr.2013*)
1	Traffik Kapal	Unit	53	55	51	49	57
2	Produksi B/M	BOX	21.995	22.695	23.472	24.019	23.052
3	Kinerja						
	-Utilisasi Alat	%	56,62	59,72	65,28	60,36	62,20
	-ET : BT	%	64,46	66,54	63,41	60n14	70,64

“Selama dilakukan uji coba penerapan SKT di Terminal Multipurpose Nilam Timur, sudah terjadi peningkatan produksi bongkar muat petikemas yang berakibat pada peningkatan pendapatan serta laba. Tambahan produksi bongkar muat petikemas selama empat bulan mencapai 14.041 box dengan pendapatan cukup signifikan. Karena itu, berdasar dari seluruh data dapat disimpulkan bahwa penerapan SKT di Terminal Nilam sangat layak untuk tetap dilaksanakan. Diharapkan kerja terusan tersebut diimbangi dengan berkurangnya waktu breakdown alat, sehingga penerapan SKT dapat mencapai hasil yang maksimal dan kedepan bisa lebih baik dari hasil yang telah dicapai pada masa ujicoba Januari-April 2013” ujar Manager Terminal Multipurpose Nilam Timur Bambang Wiyadi mengakhiri penjelasan kepada Reporter Dermaga.

Dalam kesempatan terpisah, petinggi PT NPTI mengaku bahwa SKT merupakan terobosan positif yang patut diapresiasi. Secara prinsip mereka menyatakan dukungan terhadap system tersebut, karena dengan terjadinya peningkatan produksi bongkar muat petikemas di Nilam Timur juga berarti mendongkrak pendapatan PBM. (Nilam)

*) Setelah dilaksanakan Uji Coba Sistem Kerja Terusan



Ketika Wartawan Pelabuhan “Sowan” mBah Maridjan

Kunjungan ke Gunung Merapi
mengubah “tradisi” press-tour yang
selalu mengunjungi pelabuhan

SETELAH empat kali PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) memfasilitasi Press Tour dengan mengunjungi pelabuhan-pelabuhan cabang (ke Tanjungwangi, Tanjung Emas/TPKS/Tanjung Intan, Banjarmasin dan Benoa), kali ini muncul tradisi baru, yaitu Press Tour para peliput berita Pelabuhan Tanjung Perak yang sama sekali tak mengunjungi pelabuhan, tetapi justru dengan mengunjungi kota Yogyakarta yang dilanjutkan dengan “gathering” ke lereng Merapi.

Mengapa dipilih kota Yogya yang tak mempunyai pelabuhan dan kunjungan ke lereng gunung yang tak ada kaitannya dengan ekspor/impor maupun perdagangan antar pulau?

“Boleh saja hal ini disebut sebagai pemikiran yang out of the box, atau apapun istilahnya, tetapi kami bermaksud mengajak mitra kerja untuk melihat masalah dari sisi yang berbeda. Dan yang penting Press Tour kali ini tak meninggalkan esensi masalah, karena selama kunjungan juga dilakukan tatap muka dan ekspose dengan General Manager Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) dan Tanjung Intan Cilacap, ditambah paparan dari Staf Humas Cabang Tanjung Emas mewakili GM yang sedang melaksanakan tugas di tempat lain” ungkap Asisten Sekretaris Perusahaan/Kepala Humas Kantor Pusat Pelindo III Edi Priyanto kepada Reporter Dermaga.

Mengapa Yogya?

Pemilihan tujuan Press Tour 2013 ke kota Yogya yang juga merupakan ibukota Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), ternyata sarat makna. Antara lain:

- Di Yogya dapat dikumpulkan GM cabang pelabuhan terdekat, untuk “bedah wawasan” dengan ekspose kinerja cabang yang mereka pimpin di satu tempat;
- DIY yang tak memiliki pelabuhan umum yang terbuka bagi persagangan umum, ternyata merupakan salah satu hinterland yang berperan penting dalam realisasi ekspor/ impor maupun perdagangan antar pulau bagi pelabuhan-pelabuhan yang berada di sekitarnya (TPKS, Tanjung Emas dan Tanjung Intan);
- Di luar Bali yang merupakan ikon utama pariwisata Indonesia, Yogya juga merupakan Daerah Tujuan Wisata (DTW) yang paling diminati oleh Wisatawan Mancanegara (Wisman) maupun Wisatawan Domestik (Wisdom);
- Akibat keterbatasan wilayah administratifnya, DIY tak mungkin mengandalkan kinerja perekonomian pada industri besar/menengah, tetapi justru mendorong meningkatnya peran Usaha Menengah, Kecil dan Mikro (UMKM) yang berbasis pada industri kecil/rumahan sebagai penggerak perekonomian rakyat.

Maka, meskipun berbekal rasa penasaran terhadap efektivitas Press Tour kali ini, pada 6 Juli 2013 lalu sebanyak 44 awak media lokal maupun nasional yang mewakili media cetak, elektronik dan on-line berangkat dari stasiun Gubeng Surabaya jam 08.00 WIB dengan Kereta Api Sancaka menuju “kota gudeg”. Perjalanannya sendiri cukup lancar. Tetapi di balik itu, diawali dengan proses perjuangan mendapatkan puluhan lembar tiket pergi-pulang yang menyita hampir satu gerbong penumpang. Maklum saat itu sudah memasuki *peak season* musim liburan sekolah/kuliah.

Rombongan dari berbagai usia dari yang manula (*Karaeng* Yunus Mustafa/Suara Bahari dan Erick/Maritim) hingga yang termuda (*Ning Ayu Citra/Antara*) yang datang dari berbagai etnis (Bugis, Bali, Minahasa, Madura, Jawa, Tapanuli), mengokupansi Gerbong Eksekutif-5. Mereka dikawal oleh para Srikandi Humas/Sekper Pelindo III yang terdiri dari Della, Esmi dan Devy.

Beberapa oknum jurnalis tak ikut "garis start" karena alasan yang cukup dapat dipahami. Basuki Triyono terjebak macet hingga ketika tiba di Gubeng terpaksa "balik kucing" akibat "ketinggalan sepur". Samudera Ghozuwan harus lebih dulu menghadiri reuni alumni guru-guru Sekolah Luar Biasa (SLB) dan Ayu Citra yang maksudnya "nyegat" dari stasiun Kertosono karena harus lebih dulu pamit suami (maklum pengantin baru), terpaksa menyusul dengan bis umum.

Peran Humas

Selama ini Yogya dikenal sebagai kota pelajar yang diwarnai langgam hidup adem ayem. Tetapi itu terjadi pada era "kuda gigit besi", sementara di era "kuda makan hamburger" ini, Yogya telah jauh berubah menjadi metropolitan yang lebih banyak diwarnai kemacetan lalu lintas. Maka meskipun KA Sancaka tiba tepat waktu di stasiun Tugu, namun untuk sampai ke restoran gudeg "Bu Lis" di Gamelan yang jaraknya tak sampai 3 Km dari stasiun, diperlukan waktu sekitar 90 menit. Selesai makan siang yang berlangsung menjelang sore, rombongan meneruskan perjalanan dengan bis pariwisata ke Hotel "Griya Persada" di Kaliurang, juga diperlukan waktu lebih dari 90 menit dan tiba pada jam 16.30 yang seharusnya sudah memasuki sesi ekspose kedua yang dalam aturan acara dijadwalkan mulai jam 15.00.

"Mengingat waktu sudah mepet dan saya harus balik ke Cilacap. Maka langsung saja kita mulai ekspose" tutur GM Pelindo III Tanjung Intan Abdul Rofid Fanany yang akrab dipanggil Mas Ifan.

Secara singkat tapi padat, Ifan menjelaskan langkah out of the box dalam rangka mendorong kinerja pelabuhan yang dipimpinnya. Diawali dengan keinginannya dalam mewujudkan "mimpi", kemudian upayanya mengangkat kinerja Tanjung Intan yang selama ini dinilai lebih banyak bergantung dari adanya Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri (DUKS) yang dikelola Pertamina, Holcim, anak perusahaan PLN, dll.

Selesai paparan Mas Ifan, disusul oleh ekspose GM TPKS Iwan Sabatini, yang mengaku sebagai orang baru di

terminal petikemas satu-satunya di Jawa Tengah/DIY itu, ia menyatakan akan mendayagunakan peran tiga orang Staf Humas yang dipimpin Supervisor Humas Ketty. Peran Humas ini menjadi lebih mengemuka ketika Cabang Tanjung Emas juga mengedepankan Staf Humas Nina untuk memberi paparan yang kemudian diubahnya menjadi sharing session.

Iwan Sabatini yang baru sebulan menjabat GM TPKS masih dalam gaya seperti "Humas Korporat" menjelaskan rencanakedepan dalam rangka improvement unit usaha yang dipimpinnya.

Harapan Iwan kepada staf humasnya, ternyata dapat dibuktikan oleh Ketty yang dengan cerdas memaparkan peningkatan



General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Intan Abdul Rofid Fanany saat memberikan paparan di depan para peserta Pelindo III Press Tour 2013.

produksi bongkar muat petikemas di TPKS yang dipicu oleh pelaksanaan pelayanan domestik. Juga dijelaskan tentang rencana improvement penambahan alat dan peninggian fasilitas dalam rangka mencegah rob. Ketika kemudian Nina juga berperan sebagai komunikator Cabang Pelindo III Tanjung Emas, maka peran Humas jadi kian signifikan. Perempuan muda berjiwa ini dengan terampil menjelaskan rencana penanggulangan rob dengan membangun volder di Tanjung Emas agar pelabuhan tua ini tak lagi mendapat sindiran "Semarang kaline banjir". Dengan diplomatis, Nina mampu menepis tuduhan dari salah seorang wartawan yang mencecar dengan pertanyaan upaya apa saja yang sudah dan akan dilakukan oleh Manajemen untuk mencegah terjadinya rob yang kronis. Antara lain Nina berucap: "Menurut para pakar upaya paling baik mencegah rob adalah memindahkan lokasi pelabuhan eksisting. Tetapi mengingat sejauh ini

Manajemen Pelindo III belum melihat urgensi memindahkan lokasi pelabuhan, maka yang bisa dilakukan adalah melaksanakan program polderisasi dan peninggian jalan lingkungan pelabuhan agar proses bongkar muat dan distribusi/konsolidasi barang tidak terganggu".

Ziarah Merapi

Hari Ahad 7 Juli 2013 dimanfaatkan oleh para jurnalis pelabuhan Tanjung Perak untuk mengunjungi bekas erupsi Merapi di "delta" Kali Boyong – Kali Kuning. Dari kegiatan yang menyibukkan kawasan tersebut, dapat dinilai bahwa bencana Merapi yang mengharu biru penduduk, telah muncul kegiatan bisnis pariwisata yang berhasil menopang ekonomi sebagian korban erupsi dengan jalan menjadi pemandu trekking, persewaan kendaraan roda dua, membuka warung sederhana hingga berdagang "acung" menjajakan pernik-pernik cenderamata terkait malapetaka letusan Merapi.

Sebagian pengunjung lokasi, menilai bahwa kunjungannya ke lereng gawat Merapi, bukanlah kegiatan pariwisata, terapi justru laku ziarah untuk berefleksi diri tentang kecil dan lemahnya manusia menghadapi kekuatan

alam yang serba dahsyat. Hanya dalam hitungan detik dan menit, lereng subur itu disapu oleh lahar dan awan panas, kemudian disusul lahar dingin. Beberapa bangunan yang masih tersisa menjadi saksi dahsyatnya bencana yang terjadi: rumah penduduk yang tersisa pondasinya atau tinggal tembok tanpa atap, sampai pada kenangan bu Sujilah kemenakan mBah Marijan yang berkisah kepada Dermaga: "Rumiyyin griyo kulo wonten pinggir Kali Kuning ingkang sakpuniko sampun roto kali siti lan dados segoro wedhi" (dulu rumah saya di tepi Kali Kuning yang sekarang sudah rata dengan tanah dan menjadi lapangan pasir).

Kunjungan ke Lembah Turgo, Kali Bebeng, dan makam "danyang Merapi" mBah Marijan, akhirnya memang mampu menyentuh segi terdalam dari hati manusia. Lepas dari nuansa mistik maupun legenda, ziarah dengan "sowan" ke makam mBah Marijan dapat menggugah nurani bahwa figur sederhana. (Nilam)



Menepis
kekawatiran
monopoli usaha
oleh Terminal
Operator, Diroptek
Pelindo III
menawarkan
dibangunnya
konsorsium

Pelabuhan Terintegrasi & Komitmen Bangun Sinergi

"SAMPAI saat ini masih banyak tuduhan kurang maksimalnya pelayanan yang diberikan Terminal Operator sebagai penyebab terjadinya biaya tinggi di pelabuhan. Hal tersebut didasari pada kenyataan masih terjadinya waktu tunggu yang lama bagi kapal untuk mendapatkan tambatan di dermaga, produktivitas bongkar muat barang yang rendah, peralatan yang kurang memadai, dll. Padahal sebagai penyedia jasa, kami justru menginginkan terjadinya produktivitas yang tinggi di dermaga. Sebab dengan cepatnya proses bongkar muat, utilitas dermaga juga akan semakin tinggi, hingga bisa digunakan melayani kapal berikutnya yang menunggu tambatan. Artinya, pendapatan dari pelayanan jasa dermaga juga akan bertambah. Tetapi untuk mencapai ke tingkat yang demikian, diperlukan ketersiapan dan kualitas infrastruktur dan suprastruktur yang sebagian berada di luar kewenangan kami," ungkap Direktur Operasi & Teknik PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Faris Assagaf dalam paparan pada dialog interaktif terkait biaya logistik, yang diselenggarakan oleh para jurnalis peliput kegiatan pelabuhan di Hotel Elmi Surabaya, pertengahan Juni lalu.

Dialog yang dihadiri para pemangku kepentingan pelabuhan tersebut berhasil menguak beberapa "uneg-uneg" yang dipendam oleh mitra kerja dan pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya. Meskipun Gubernur Jatim Soekarwo mewakilkan kehadirannya kepada Kadishub & LLAJ Jatim Wachid Wahyudi dan Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto yang tengah melakukan tugas ke luar negeri diwakili Diroptek Faris Assagaf, tetapi dialog berkembang dengan dinamis dan konstruktif.

Hal-hal krusial seperti adanya hambatan akses pelabuhan di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) sebagai salah satu penyebab tingginya biaya logistik, kelambanan pelayanan di TPS, peran serta asosiasi kepelabuhanan, solusi mengatasi kemacetan akses darat ke pelabuhan dll, dibahas secara "sersan" (serius tetapi santai), dalam suasana dialogis yang jauh dari konfrontatif.

Pendorong Pertumbuhan

Keynote speech yang disampaikan Kepala Dinas Perhubungan & LLAJ (Kadishub) Jatim, secara umum mengulas peranan pelabuhan sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi daerah Jatim yang yang mampu melampaui angka pertumbuhan nasional. Yaitu pada kisaran 7,24% di tahun 2012, dan diprediksi tahun 2013 akan meningkat



menjadi 7,60%. Hal itu tak lepas dari upaya Pemprov yang mendorong dibangunnya pelabuhan-pelabuhan baru seperti di Probolinggo yang kedepan dioperasikan bersama Pelindo III, Banyuwangi untuk layanan kapal-kapal pelra dan kapal ikan, Situbondo sebagai upaya membangkitkan kembali peran Pelabuhan Panarukan dan Paciran di Lamongan sebagai pelabuhan penyeberangan.

Menurut Wachid Wahyudi, kalau saat ini Jatim menempati ranking kedua dalam realisasi ekspor nasional, dapat diprediksi dengan akan dioperasikannya Terminal Teluk Lamong tahun depan, Jatim akan mampu menggeser DKI Jakarta dari posisi nomer satu. Dengan dioperasikannya terminal baru itu, maka komoditas unggulan Jatim berupa mineral, hasil agro dan manufaktur akan dapat lebih banyak diekspor.

"Kebijakan strategis yang ditempuh Pemprov Jatim saat ini adalah lebih banyak memberi peluang sampai 80% kepada investor swasta untuk ikut berperanserta sebagai penggerak ekonomi dan perdagangan dengan, sedang pemerintah hanya mengambil pangsa 20% saja. Maka pada tahun 2012 lalu, nilai investasi di provinsi ini meningkat sampai sekitar 20,78% dan pemberian ijin terhadap investasi baru meningkat 8,8%. Mencermati masih seringnya terjadi kemacetan angkutan jalan menuju ke pelabuhan ekspor, maka Pemprov segera melakukan crash-program untuk meningkatkan kualitas dan daya tampung dan kelancaran angkutan jalan raya, pada radius 100 Km dari Surabaya menjadi 4 jalur" ungkap Kadishub Jatim.

Pada kesempatan tersebut, Wachid Wahyudi juga "membocorkan" informasi bahwa Pemprov telah setuju dibangunnya jalur rel sampai ke pelabuhan oleh PT KAI, dan pembangunan fly-over sepanjang 1,5 Km mulai dari TTL hingga ke interchange tol Romokalisari, atau opsi lain membangun jalan layang dari TTL ke lingkaran luar barat Surabaya.

Pelabuhan Terintegrasi

Otoritas Pelabuhan III I Nyoman Gde Saputra, pada paparannya membeberkan berbagai upaya yang terkait dengan pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak. Antaralain dikatakan: "Kedepan, Pelabuhan Tanjung Perak akan merupakan integrasi tiga kota yang meliputi Surabaya (Tanjung Perak dan TTL - Terminal Teluk Lamong), Gresik (Kawasan Industri & Pelabuhan Terpadu Manyar) dan Bangkalan (MISI, Madura International Seaport City), yang

akan dikelola oleh beberapa Terminal Operator. Yang kini telah direalisasi adalah TTL, dan yang segera akan dibangun adalah JIPE (Java Integrated Industrial & Port Estate) di Kalimireng. Manyar, sedang MISI yang akan membangun pelabuhan di Socah, Bangkalan, masih dalam tahapan studi Analisis Mengenai Dampak Atas Lingkungan (AMDAL) serta pembebasan lahan untuk back up area yang akan mendorong kawasan Madura menjadi daerah industri. Kesemuanya ini dibangun dalam rangka menjawab kebutuhan infrastruktur yang kian meningkat".

Menurut bli Nyoman, pengembangan ini menjadi sangat penting, mengingat Pelabuhan Tanjung Perak eksisting, sudah kian padat hingga terancam mengalami kongesti dan stagnasi. Pihaknya optimis Rencana Induk Pelabuhan (RIP) akan segera dapat diselesaikan. Penyusunan master plan sudah berjalan sejak setahun terakhir dan saat ini hanya tinggal menunggu masukan dari Bangkalan.

Bila TTL akan merupakan pelabuhan serba guna untuk bongkar muat curah kering, petikemas dan general cargo internasional maupun domestik, menurut Otpel, Pelabuhan Kalimireng Manyar yang terintegrasi dengan kawasan industri akan lebih difokuskan pada pelayanan bongkar muat bahan baku dan penolong industri, yang setelah menjadi barang jadi akan diekspor lewat pelabuhan yang ada di dekatnya. Sedang Pelabuhan Socah akan menjadi gerbang ekspor/impor untuk komoditas yang dihasilkan Madura Industrial Estate Socah (MIES), yang direncanakan sebagai relokasi Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER).

"Adanya kawasan industri yang terintegrasi dengan pelabuhan, maka biaya logistik akan menjadi lebih murah. Sebab tidak lucu kalau barangnya diproses di pabrik yang ada di Cikarang dan harus diekspor lewat Tanjung Priok, maka struktur harga jualnya akan ditambah dengan biaya logistik yang dilakukan lewat darat. Juga bila barang diproses di Pasuruan tetapi ekspornya lewat Tanjung Perak, maka harga barang akan lebih mahal dibanding kalau barang diproses dan diekspor lewat pelabuhan yang terdapat di kawasan terpadu" jelas Otpel Pelabuhan III.

Waspada! Asing

"Sebenarnya persoalan mendasar yang dihadapi oleh perusahaan logistik dan forwarding di Indonesia, bukan hanya terbatas pada tingginya biaya logistik di negeri ini. Ke depan, dengan diberlakukannya pasar bebas Asean pada tahun 2015, kita akan menghadapi persaingan regional dalam usaha sector usaha ini. Ancaman lebih serius bisa terjadi bila World Trade Organization (WTO) memberlakukan pasar global tahun 2017 bagi Indonesia yang sudah meratifikasi perjanjian. Meskipun sebenarnya sudah agak terlambat, tetapi mulai saat ini kita harus memperkuat basis logistik dalam negeri guna menghadapi persaingan bebas, karena sebentar lagi perusahaan logistik dan forwarder regional maupun global akan "menyerbu", masuk dengan membawa bukan saja Sumber Daya Manusia (SDM) mereka yang memiliki ketrampilan dan skill di atas rata-rata SDM kita, tetapi mereka juga akan membawa modal dan peralatan yang lebih kuat dibanding yang kita punyai, serta *link* pada pasar internasional yang telah mereka kuasai" ungkap Ketua DPD Asosiasi Logistik & Forwarder Indonesia (ALFI) Jawa Timur Hengky Pratoko yang baru kembali dari mengikuti pertemuan International Logistic & Forwarding Association (ILFA) regional Asia di Colombo.

Masih dalam bahasan terkait biaya logistik, Diroptektek Pelindo III Faris Assagaf sekali lagi mengingatkan bahwa hal tersebut bukan merupakan hal yang berdiri sendiri, tetapi terkait dengan berbagai masalah yang ada di sektor kepelabuhanan dan pelayaran. Ia menjelaskan bahwa Pelabuhan Tanjung Perak sudah melakukan berbagai terobosan akan dapat meningkatkan kinerja. Antara lain dengan rekonfigurasi terminal mengarah pada *dedicated berth*, agar setiap terminal hanya menghandle satu dua jenis barang yang sesuai dengan peralatan yang tersedia di ermaga bersangkutan. Kemudian disusul pula dengan pembangunan Terminal Teluk Lamong. Tetapi upaya itu belum menjamin terjadinya peningkatan yang signifikan.

"Kendala utama yang terjadi di Tanjung Perak bukan pada peralatan maupun fasilitas saja. Dalam rangka revitalisasi, Pelindo III telah memasang empat unit Harbor Mobile Crane dari rencana tujuh unit untuk melengkapi Terminal

Jamrud Utara. Tetapi selama kapal-kapal yang berkunjung ke sana baru terbatas pada volume sampai sekitar 30.000 GT, maka arus barang tidak akan meningkat dengan signifikan. Penyebabnya, kapal-kapal besar belum mungkin masuk ke Tanjung Perak, selama Arus Pelayaran Barat Surabaya yang terkendala adanya kabel gas dan PLN belum diselesaikan agar alur pelayaran dapat dikeruk hingga minimal mencapai kedalaman -16 meter LWS" kata Diroptektek Pelindo III.

Tawarkan Konsorsium

Adalah Ketua DPC Khusus Organisasi Angkutan Darat (Organda) Pelabuhan Tanjung Perak Kody Fredy Lamahayu yang juga pengusaha pelayaran dan Perusahaan Bongkar Muat (PBM), yang dengan berapi-api meminta perhatian Pelindo III yang sebentar lagi akan mengoperasikan TTL dengan dukungan logistic lewat jalur kereta api maupun dibangunnya monorel untuk mengangkut petikemas dari Tanjung Perak ke Teluk Lamong. Katanya: "Kalau hal itu nanti jadi dilaksanakan, lalu bagaimana nasib 3.000 truk anggota DPC Khusus Organda Tanjung Perak, yang selama ini telah membuktikan kontribusi positifnya bagi pelabuhan?"

Yang pertama menjawab "curhat" itu adalah Otpel Pelabuhan III Nyoman Gde Saputra, dengan mengatakan: "Teman-teman tidak usah khawatir kehilangan peluang mencari rejeki di pelabuhan. Sebab sejauh yang kami ketahui, rencana masuknya jalur rel ke pelabuhan, tidak dengan maksud membunuh usaha angkutan darat. Nantinya, jalur relnya akan berhenti di Prapat Kurung, sebab kalau langsung melakukan handling di sisi kapal yang sandar di dermaga, akan berpotensi membahayakan. Karena itulah, Organda masih memiliki lahan bisnis dengan melakukan haulage petikemas dari ring-

1 ke lapangan penumpukan atau juga ke stasiun bongkar muat kereta api".

Sebagai penutup diskusi, Diroptek Pelindo III Faris Assagaf menjelaskan: "Adanya keawatiran bahwa kedepan Pelindo akan melakukan monopoli dengan membuka jalur usaha angkutan petikemas dari Tanjung Perak ke Teluk Lamong pergi pulang, juga harus mendapat klarifikasi. Komitmen kami adalah: dengan pengembangan lini usaha baru, Pelindo III tidak ada maksud membunuh mitra kerja yang selama ini telah bersinergi bersama kami dengan baik. Rencana pembangunan monorel untuk angkutan petikemas, didasari pada pemikiran efisiensi pergerakan barang antar terminal yang masih berada di wilayah kerja kami sendiri, yang kalau harus diangkut dengan jalan darat seperti sekarang, akan menambah kemacetan yang pada gilirannya merugikan secara keekonomian. Karenanya kami menawarkan peluang apakah dalam rangka membangun monorel dengan cara membangun sinergi, apakah Organda bersedia ikut masuk dalam konsorsium usaha yang akan kami bentuk?"

Mendengar itu, Kody Lamahayu bersemangat menyatakan kesediaannya!(Nilam)





Dwelling Time dan Citra Pelabuhan

Persoalan *dwelling time* yang tinggi di sejumlah pelabuhan bukan hal baru di Indonesia. Hal ini sudah menjadi sorotan para pelaku usaha dan juga pemerintah. Sekitar dua bulan lalu Menteri Koordinasi Perekonomian Hatta Rajasa menetapkan paling lambat waktu *dwelling time* di pelabuhan selama empat hari. Tapi apa yang terjadi, rata-rata *dwelling time* di pelabuhan di Indonesia selama sekitar sepuluh hari.

Dwelling time adalah lama waktu yang dihitung sejak barang dibongkar dari kapal sampai dengan barang keluar pelabuhan.

Kabar terakhir, persoalan *dwelling time* muncul di pelabuhan terbesar di Indonesia, Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Karena hal itu, sampai-sampai Menteri Keuangan Chatib Basri dan Wakil Menteri Keuangan Mahendra Siregar mengadakan inspeksi mendadak (sidak) ke Pelabuhan Tanjung Priok.

Kedatangan kedua pejabat negara itu dalam rangka melihat langsung kendala di lapangan yang menjadi penyebab tingginya *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok. Keduanya dikejutkan dengan masih banyaknya tumpukan petikemas yang berada di lapangan penumpukan. Belum lagi keadaan di dalam Tempat Pemeriksaan Fisik Terpadu (TPFT) yang gelap dan tidak ada aktivitas di dalamnya.

"Bagaimana sih koordinasinya? Kontainer numpuk segitu banyaknya," ucap Chatib Basri sebagaimana dilansir www.aktual.co, Selasa (9/7/2013).

Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Iskandar Zulkarnain menilai tingginya *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok disebabkan karena ketidaksiapan Pelabuhan Tanjung



Lapangan penumpukan terminal petikemas

Priok dalam mengantisipasi arus barang. Menurutnya, arus barang di Pelabuhan Tanjung Priok selama tiga tahun terakhir baik domestik maupun internasional tumbuh sekitar 20%. Akan tetapi infrastruktur yang tersedia belum dapat menampung pertumbuhan yang cukup tinggi tersebut.

Berdasarkan data Iskandar, *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok mencapai 8,7 hari. Hal itu lebih buruk dari negara-negara lain seperti Singapura memiliki *dwelling time* 1,5 hari, Hong Kong 2 hari, Prancis 3 hari, Los Angeles, AS 4 hari, Australia 3 hari, Port Klang, Malaysia 4 hari, dan Leam Chabang, Thailand 5 hari.

Atas tingginya *dwelling time*, kata dia, yang dirugikan adalah para pelaku usaha, baik itu pemilik barang, pelayaran, pelaku logistik, dan transportasi darat. Sedangkan pihak yang diuntungkan adalah operator pelabuhan (dalam hal ini Pelindo II) karena peti kemas semakin lama di pelabuhan, tarifnya progresif semakin mahal dan memberikan kontribusi keuntungan bersih, tanpa ada investasi.

Pihaknya meminta swasta nasional lebih banyak membantu mengembangkan pelabuhan. Otoritas Pelabuhan juga harus tegas menjalankan tugas sebagai wakil pemerintah. Mereka juga jangan sarat kepentingan dan memihak.

"Kami berharap agar *back up area* diberdayakan, jangan takut kepada operator pelabuhan. Karantina juga agar diberdayakan oleh negara, beri kesempatan untuk mereformulasi perannya agar mampu menjawab tuntutan zaman. Jika semua sudah berjalan seimbang, saya yakin masalah *dwelling time* akan selesai," ujar Iskandar seperti dilaporkan www.investor.co.id.

Senada dengan ALFI, Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia menilai waktu tunggu yang pas untuk diterapkan di pelabuhan khususnya Pelabuhan Tanjung Priok adalah selama tiga hari atau kurang.

Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Logistik, Carmelita Hartoto mengatakan *dwelling time* yang tidak efektif disebabkan karena tingginya *Yard Occupancy Ratio* (YOR). Untuk itu pihaknya meminta agar operator dan otoritas

pelabuhan berkomitmen untuk menjaga posisi YOR di angka 65 persen.

Kondisi YOR tinggi berakibat kepada dwelling time dan bermuara pada biaya transportasi dan logistik, baik laut maupun darat. Jika kapal mengalami penundaan sehari, kerugiannya mencapai Rp25 juta per hari untuk kapal kecil berkapasitas 300 TEUs dan ratusan juta untuk kapal *mother vessel*.

“Pertumbuhan arus barang melalui Pelabuhan Tanjung Priok selama ini terjadi karena pertumbuhan ekonomi yang positif di Indonesia serta adanya pengalihan pasar perdagangan ke Indonesia,” katanya.

Untuk mengantisipasi pertumbuhan arus barang, menurut dia, seharusnya ada rencana jangka pendek dan panjang, terutama guna mengurai YOR yang panjang. Sebab, YOR yang sudah tidak normal menimbulkan kerugian ganda, baik bagi pemilik barang, operator transportasi dan logistik, maupun konsumen itu sendiri.

Sementara itu, Direktur Utama PT Pelindo II (Persero) R.J. Lino beberapa waktu lalu mengatakan persoalan *dwelling time* muncul karena belum adanya konektivitas antara instansi yang berwenang mengurus dokumen impor di pelabuhan.

Dikatakannya, antara Bea Cukai dan Karantina memiliki sistem yang berjalan sendiri-sendiri. Sehingga meskipun telah dilakukan upaya untuk menurunkan *dwelling system*, tapi sistem pelayanan belum terkoneksi dengan baik maka akan susah menurunkan *dwelling time*.

“Jadi persoalan yang besar itu bagaimana antara G to G (government to government) tadi. Kalau itu bisa diselesaikan, beres itu semua. G to G susah sekali,” ujar dia saat peluncuran Auto Gate System Jakarta International Container Terminal (JICT) di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta, beberapa waktu lalu.

Direktur Jenderal Bea dan Cukai, Agung Kuswandono menjelaskan 58 persen *dwelling time* digunakan untuk kegiatan pre-clearance. Kegiatan pre-clearance meliputi waktu peti kemas diletakkan di tempat penimbunan sementara (TPS) dan penyiapan dokumen pemberitahuan impor barang (PIB).

Lalu 18 persen waktu yang habis untuk kegiatan customs clearance, yaitu untuk pemeriksaan fisik peti kemas (khusus untuk jalur merah), verifikasi dokumen-dokumen oleh Bea Cukai dan pengeluaran surat persetujuan pengeluaran barang (SPPB). Sedangkan 24 persen sisanya untuk kegiatan post clearance. Post clearance terkait dengan pembayaran biaya kepelabuhan.

Pihaknya mengakui permasalahan *dwelling time* di Pelabuhan Tanjung Priok, namun Agung tidak menginginkan hal itu menjadi polemik yang berkepanjangan. Untuk itu jam kerja pemeriksaan barang di Pelabuhan Tanjung Priok ditambah menjadi pukul 23.00 WIB. Selain menambahkan jam kerja, pihaknya juga menambah pegawai dari kantor pusat sebanyak 50 orang. Dia berharap, penambahan tersebut mampu memangkas waktu ‘Dwelling Time’. “Kami menambah jumlah tenaga pemeriksa barang sebanyak 50 orang. Sehingga, total pemeriksa saat ini berjumlah 180 orang,” ujarnya.

Semoga persoalan *dwelling time* di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dapat segera terselesaikan, sehingga mampu menekan biaya logistik nasional. *Dwelling time* juga berpengaruh pada citra pelabuhan yang menggambarkan kinerja para pelaku kegiatan kepelabuhanan baik operator maupun regulator.



: Pemeriksaan fisik petikemas impor yang dilakukan oleh petugas bea dan cukai.



Dari Kali Mas Hingga Tanjung Perak

SATU-satunya kota di Indonesia yang mempunyai kali dari emas dan tanjung berupa perak, hanyalah Surabaya. Karena memang hanya di Surabaya terdapat lokasi yang bernama **Kalimas** dan **Tanjung Perak**. Kalau mau tambah "nggedabrus", Arek Suroboyo bahkan sering menambah rasa bangga karena, semut saja punya setasiun (**Stasiun Semut**, Surabaya Kota), dan terdapat pulau yang tak dikelilingi laut, yaitu **Pulo Wonokromo** dan **Pulosari**.

Meskipun telah berusia lebih dari 720 tahun, tetapi dari toponimi yang terdapat di kota Surabaya, masih dapat dilacak sejarah masa lalu Metropolis terbesar keua di Indonesia ini. Seperti **Embong** (jalan) **Malang** (melintang) yang menghubungkan "goldern triangle" Tunjungan-Blauran-Pasar Besar, yang pada jaman duku merupakan satu-satunya jaan raya yang tidak umum, karena sebeumnya semua jalan dibangun membujur dari utara ke selatan, mulai dari Kebon Rojo hingga ke Wonkromo. Adapun kawasa Tembok, duunya memang merupakan tembok pembatas kota yang dikelilingi oleh rawa yang membentang mulai Asemrowo hingga Benowo (nama ini juga mengacu pada air, karena *benowo* dalam bahasa Jawa berarti laut).



Meskipun beberapa situs sejarah hanya tinggal nama, tetapi kawasan yang melingkari Tanjung Perak, masih memberi petunjuk bagwa kawasan itu memang berpotensi spesifik perairan. Ada Kali Petireman (*tirem* = tiram), Kamoung Benteng (pertahanan VOC yang duu disebut Prins Hendrik Citadel), dll.

Curahboyo = Suroboyo ?

Kesaksian tentang masa sampai pertengahan abad ke-13, selain inskripsi dan sastra hitoris romantik, juga terdapat pada prasasti-prasasti yang tersebar di banyak tempat di Jawa Timur. Tetapi dalam rentang waktu sekitar 500 tahun itu, nama kota Surabaya tak sekali pun muncul di panggung sejarah, hingga bisa disebut sebagai tera incognita, daerah tak dikenal. Meskipun demikian, tidak berarti bahwa tempat yang kini dikenal sebagai kota Surabaya tersebut tidak mempunyai peran dalam sejarah. Sebab seperti ditulis dalam Babad Kahuripan, antara negara yang diperintah **Airlangga** dengan Bali mempunyai

hubungan yang erat, sebab raja besar tersebut konon berasal dari Bali. Hubungan Kahuripan-Bali dilakukan melalui jalur pelayaran yang bertolak dari suatu tempat di Selat Madura.

Apakah tempat tersebut adalah Surabaya?

Menurut legenda, awal mula berdirinya kota Surabaya dimulai dari perkelahian mati-hidup antara ikan *suro* dengan seekor *boyo* (buaya, *crocodile*). Karena sang ikan yang menang, maka untuk memperingati jasa sang ikan *suro*, tempat tersebut disebut sebagai Suroboyo yang secara filosofis bisa berarti berani (*suro*) menghadapi bahaya (*beboyo*). Sebagai suatu legenda, kisah tersebut tentu tak menjanjikan pembuktian yang diperkuat dengan catatan rinci tentang tahun kejadiannya.

Spekulasi sejarah juga menyebutkan bahwa pada akhir masa pemerintahan Singasari, disela-sela serbuan tentara Mongol **Raden Wijaya** mengatur siasat dengan “lari” ke Madura, untuk meminta bantuan pasukan guna menyusun *hintermars* (gerakan mendekat) menyerang pasukan Mongol dari belakang. Menyeberangnya Wijaya ke Madura, diperkirakan terjadi pada 31 Mei 1293 dan tanggal tersebut oleh Pemerintah Kota Surabaya ditetapkan secara resmi menjadi hari jadi kota Surabaya. Namun dalam disiplin ilmu sejarah, belum ada pembuktian bahwa nama Surabaya pernah dikenal setidaknya-tidaknya sebelum tahun 1350 M.

Nama yang diperkirakan kemudian disebut sebagai kota Surabaya, pertama muncul dari kronik **Negarakertagama** yang ditulis oleh **mPu Prapanca**, yang berkisah tentang perjalanan raja Majapahit ke Madura lewat suatu tempat yang disebut sebagai **Curahbaya**. Dalam **Piagam Tambangan** bertarikh 1358 M, sekali lagi muncul nama Curahbaya, sementara pada kanto lain dari Negarakertagama disebut tentang suatu tempat bernama Surobanggi yang identifikasinya hampir sama dengan Curahbaya.

Bahwa pada masa itu, Curahbaya kurang dikenal dibanding dengan Banger, Tuban maupun Tarik, hal itu bukan disebabkan yang satu lebih penting disbanding dengan yang lain.

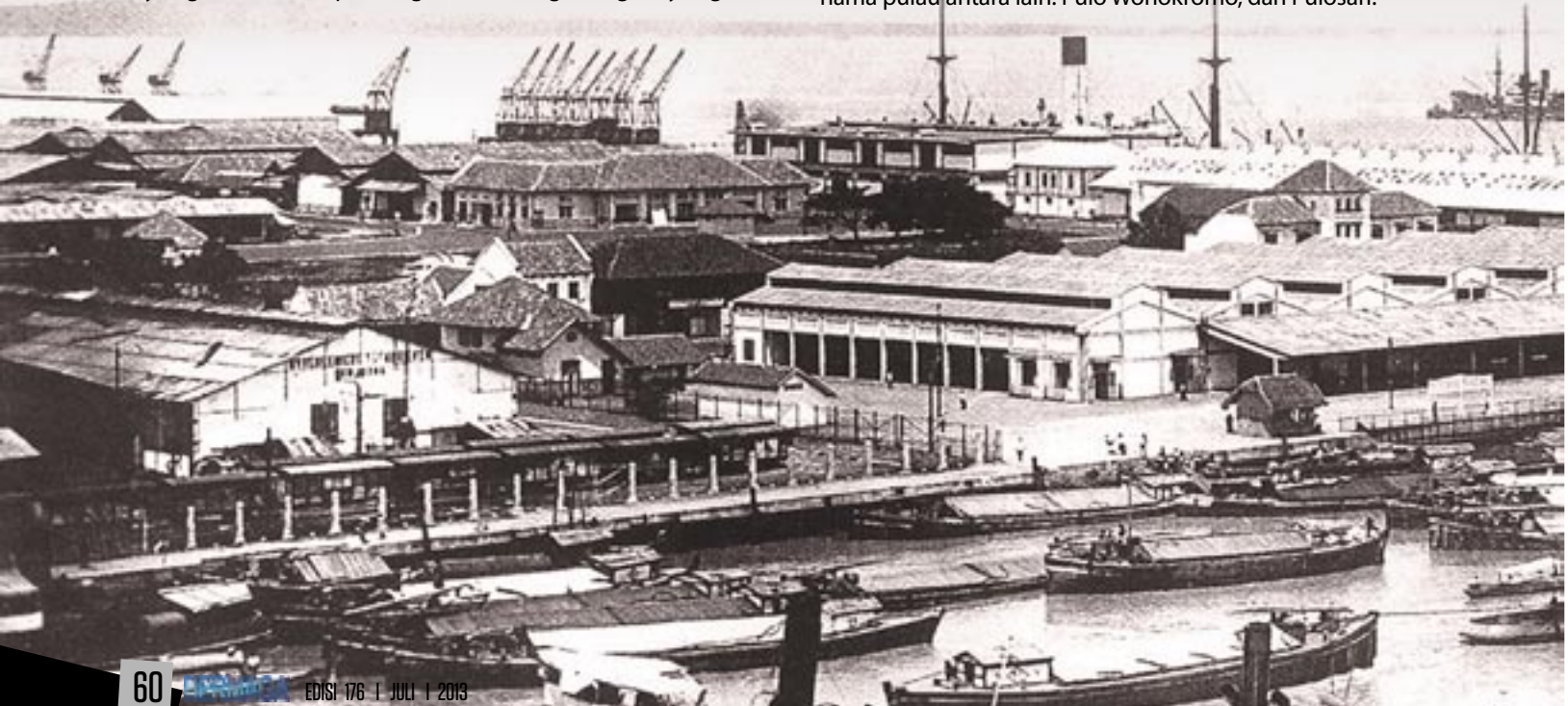
Masalahnya tempat yang disebut Curahbaya kala itu masih belum banyak dihuni orang, sebab mayoritas lahannya masih terdiri dari rawa dan tanah gosong akibat akumulasi sedimen yang kemudian membentuk pulau-pulau kecil.

Sampai dengan masa kini, beberapa tempat di Jawa Timur masih menggunakan nama awal *curah*, seperti: *Curahmalang* (Pasuruan), *Curah tangis* (Banyuwangi), *Curahpetung* (Bondowoso), dll. Dalam ilmu bahasa, kata *curah* dalam dialek Jawa Timur bisa diartikan sebagai padanan kata lembah. Dengan demikian, Curahmalang bisa diartikan sebagai lembah yang melintang, Curah tangis sebagai lembah yang (menimbulkan) tangis dan Curahpetung berarti lembah yang banyak ditumbuhi bambo betung.

Mengacu kepada pengertian tersebut, bisa dipertanyakan apakah pada masa lalu, tempat yang kini dikenal sebagai Surabaya atau Curahbaya merupakan lembah yang secara harfiah banyak dihuni boyo (buaya), atau juga bisa berarti lembah yang mengandung beboyo (ancaman, bahaya).

Tentang mana yang benar, masih dapat diperdebatkan. Tetapi yang terang bahwa Curahbaya merupakan tempat yang cukup berbahaya, dapat dibaca dari kronik mPu Prapanca yang menggambarkan perjalanan Hayam Wuruk ke Ujunggaluh merupakan perjalanan yang tidak mudah. Sebab setelah berkereta sehari penuh dari kotaraja, rombongan harus bermalam di hutan *pekraman* (mulai dihuni penduduk) yang bisa diperkirakan berada di Wonokromo sekarang (*wono*=hutan, *kromo* dari kata kerja *pekraman*=hunian). Paginya perjalanan dilanjutkan dengan menggunakan perahu kecil lewat rawa-rawa dan singgah di Patemon (*patemon*=tempat perjumpaan, kampung Petemon sekarang?). Setelah lepas tengah hari, baru melanjutkan perjalanan ke Ujunggaluh untuk ganti dengan perahu yang lebih besar menuju ke Pulau Bawean.

Dari penulisan mPu Prapanca tersebut, dapat diperkirakan bahwa pada sekitar abad-ke-14, “lembah” Surabaya merupakan delta dengan sebagian masih berupa perairan dan sebagian lagi menjadi pulau jadian akibat pengerasan sedimentasi. Di antara daratan berbentuk pulau yang sekarang masih disebut dengan nama pulau antara lain: Pulo Wonokromo, dan Pulosari.



Ketika belakangan Surabaya sudah menjadi daratan, juga masih terdapat banyak bagian yang berupa perairan baik dalam bentuk tambak maupun sungai dengan bagian-bagiannya yang disebut *kedung*. Tempat-tempat yang namanya hingga saat ini berasosiasi dengan rawa, tambak maupun sungai antara lain: Asemrowo, Tambak Mayor, Tambak Wedi, Tambaksari, Tambak Pring, Kalisari, Kali Kepiting, Kalijudan, Kedung Tarukan, Kedungdoro, Manyar Sabrangan dll.

Dari naskah lain, didapat keterangan bahwa pada sekitar abad ke-7 Surabaya memang masih berupa perairan, dengan dataran tinggi yang terletak di daerah yang sekarang dikenal sebagai Gunungsari dan Pakis. Dicatat pula bahwa batas perairan laut dangkal, terletak di daerah yang sekarang dikenal dengan nama Banyuuriip.

Sarang Perompak ?

Pada masa keemasannya, pelabuhan utama Majapahit terletak di Tuban yang merupakan gerbang perdagangan antar pulau maupun internasional yang mempunyai jalur pelayaran dengan Palembang, Malaka, Landak hingga ke Negeri China. Hal ini tidak hanya dicatat oleh mPu Prapanca dalam *Negarakertagama*, tetapi juga disebut dalam *Sajarah Dalem* yang menceritakan silsilah raja Islam keturunan Arab **Aria Teja** dari Tuban. Pada halaman 41 paragraf ke-69 disebutkan bahwa penguasa Tuban ini merupakan mertua **Raja Pandita** dari Gresik dan **Sunan Katib** dari Ampel Denta.

Risalah perjalanan ke negeri-negeri timur yang ditulis oleh **Tome Pires** dengan judul *Suma Oriental* (Timur Jauh), pengembara Portugis ini banyak mencatat tentang kerajaan dan kota-kota di pantai utara Jawa di abad ke-14 dan 15. Dalam deskripsinya Tome Pires memuat panjang lebar tentang kota dan daerah Surabaya pada permulaan abad ke-16 yang waktu itu sebagai kota pelabuhan dan kota dagang, tidak sepenting Gresik.

Menurut Pires, para pelaut Surabaya lebih mengerahkan tenaganya untuk membajak dengan perahu-perahu kecil. Rajanya seorang perajurit tangguh yang disebut sebagai **Guste Pate Bobat**, mempertahankan daerah Islam terhadap serangan yang dilakukan

raja-raja “kafir” tetangganya, terutama Raja Blambangan yang menguasai ujung timur Pulau Jawa. Akibat dari sikapnya, hubungan Guste Pate dengan penguasa Majapahit jadi kurang serasi. Pada masa itu, Surabaya sudah mulai berkembang dan dianggap sebagai ibukota dari kawasan lembah Brantas yang merupakan daerah dibawah kekuasaan Majalahit.

Ketegangan antara penguasa tertinggi Majapahit dengan petinggi dibawahnya diperkirakan karena para penguasa daerah aliran sungai ini adalah mereka yang telah menerima pengaruh Islam. Mereka tak mungkin diabaikan, karena sebagian dari pendatang ini adalah keturunan China yang beragama Islam. Kesahihan kronik Tome Pires tersebut, telah diuji oleh pakar sejarah Jawa Kuno seperti **J. Krom**, **M. Th. Pigeaut** serta **Meilink-Roelofs**.

Mungkin yang membuat agar “gerah” bagi masyarakat Surabaya saat ini adalah penyebutan yang dilakukan Tome Pires bahwa kota dan daerah Surabaya pada abad ke-14 dan 15 merupakan sarang perompak. Hal tersebut dapat diterangkan dengan menarik perbandingan pandangan orang asing tentang perbuatan “inlander” yang hampir semua dianggap kriminal.

Kronik yang dibuat Tome Pires mempunyai arti penting, karena pada masa ia tinggal beberapa tahun di nusantara, merupakan peralihan babakan sejarah, dari mulai pudarnya kekuasaan kerajaan Majapahit dan munculnya kekuatan-kekuatan baru di pantai utara Pulau Jawa. Pada sekitar tahun 1500 di wilayah delta Brantas terjadi polarisasi kekuasaan. Di Surabaya, Terung dan Bubad dipegang oleh penguasa duniawi oleh satu orang pejabat yang beragama Islam tetapi menganggap dirinya sebagai abdi kemaharajaan Majapahit. Sedangkan kekuasaan rohani, dipegang oleh seorang ulama sepuh yang tinggal di daerah Ampel, yang meninggal dunia tak lama sebelum runtuhnya Majapahit tahun 1527.

Menurut *Serat Kanda* dan *Sejarah Dalem*, Sunan Ampel Denta punya banyak anak yang kemudian menjadi penguasa duniawi dan rohani di Jawa Timur dan Jawa Tengah. Hal



tersebut terjadi melalui pernikahan-pernikahan, baik dia sendiri maupun anak-anak perempuannya. Sunan pertama di Giri dan raja pertama di Demak, **Raden Patah** adalah menantu-menantunya. **Sunan Bonang** dari Tuban yang hidup membujang dan pernah untuk sementara menggantikan kedudukan Sunan Ampel, adalah anak sulungnya.

jalan-jalan samping yang tak lebih dari jalan kecil yang diperkeras dengan urugan macadam.

Tahun 1890 komoditas ekspor Hindia Timur seperti nila, kopi, padi, tapioca, tembakau dan gula dari Pelabuhan Surabaya sudah sangat dikenal di pasar Eropa, utamanya pada bursa Rotterdam dan Bremen.

Terjadinya peningkatan ekspor Jatim, juga terdorong pembukaan Terusan Suez pada tahun 1870. Dengan adanya jalan pintas laut ini, maka pelayaran dari India Timur ke Eropa tidak lagi harus lewat Afrika Selatan. Dengan melalui Terusan Suez dan masuk lewat Laut Tengah kemudian berbelok ke utara di perairan Spanyol-Portugis, maka terjadi penghematan waktu pelayaran sekitar 28 hari.

Percepatan angkutan ekspor ke Eropa, selakanya diimbangi dengan peningkatan fasilitas pelabuhan yang ada, agar bongkar muat reede transpor di Pelabuhan Surabaya tak lagi dilakukan dengan memanfaatkan jalan raya sepanjang Jembatan Merah hingga Dermaga Ujung. Atas dasar pertimbangan tersebut,

pada tahun 1897-1898 pemerintah India Timur menugasi mendermati proposal pembangunan fasilitas baru yang punya koneksi dengan jalur kereta api. Tiga cetak biru yang dibuat oleh **Ir. W. de Jongh**, ternyata kurang bisa diterima pemerintah. Selain rencana biayanya yang terlalu tinggi, rencana pengembangan yang dititik beratkan di bagian timur Kalimas tersebut, juga dinilai akan "bertabrakan" dengan rencana pengembangan fasilitas Angkatan Laut yang sudah ada di lokasi tersebut. Penugasan kepada de Jongh mungkin agak aneh, karena ia insinyur perkeretaapian dan bukan **Harbor Engineer** yang kala itu masih langka.

Namun karena kondisi telah sedemikian mendesak maka pada tahun 1903 dibentuk *Havencommissie* (Komisi Pelabuhan) dengan tugas untuk merancang pengembangan Pelabuhan Surabaya dengan biaya yang lebih terjangkau, tetapi cukup mampu

menjawab tantangan jamannya. Salah satu tugas yang harus dikerjakan adalah membangun fasilitas di luar Kalimas, utamanya pada bagian barat muara sebagai peruntukan bagi pembangunan pelabuhan baru. Kesulitan yang dihadapi kala itu adalah, lahan yang disediakan merupakan perairan dangkal yang bersambung dengan rawa-rawa yang luasnya sampai ke Jalan Gresik sekarang.

Meskipun pada awalnya sanggat alot, tetapi tahun 1908 Kepala Bagian Teknik Kantor Pengairan Kota Surabaya **W.B. van Goor** berhasil membuat perencanaan yang tampaknya cukup ambisius. Rencana yang diajukan adalah membangun dermaga pada perairan dalam sejajar dengan pantai dari barat ke timur sampai muara Kalimas, berseberangan dengan instalasi Angkatan Laut. Meskipun rancangan ini dipandang memadai karena mempunyai koneksi dengan jalan kereta api, terdapat ruang yang cukup luas untuk pergudangan dan fasilitas untuk kegiatan bongkar muat barang, tetapi ternyata tidak mempunyai kolam pelabuhan yang dapat digunakan untuk berlabuh kapal-kapal yang menunggu giliran sandar di dermaga.

Mencegah berlarut-larutnya pelaksanaan pengembangan pelabuhan di Surabaya, Pemerintah India Timur mengajukan masalah tersebut ke Direktur Pekerjaan Umum Kota Rotterdam, yang kemudian mengirimkan **G.J. de Jongh dan Prof. DR. Ir. J. Kraus** bertindak menjadi supervisor pembangunan Pelabuhan Surabaya. Setelah melakukan pengamatan di lapangan selama tiga bulan, para dedengkot dari Nederland tersebut setuju membangun fasilitas berdasar rancangan van Goor, tetapi dengan beberapa perubahan.

Yang dikerjakan kemudian memang membuat dermaga sejajar dengan garis pantai, tetapi dibuat lebih mendekat ke daratan, hingga terdapat lahan perairan lebih luas untuk membangun kolam pelabuhan. Pekerjaan teknis dimulai tahun 1912 untuk kemudian tahun 1916 terjadi penambahan bangunan **Droogdok-Maatschappij Surabaya** (DMS) yang dapat dianggap sebagai cikal bakal **PT Dok & Perkapalan Surabaya** (DPS) yang masih berdiri hingga saat ini.

Dengan selesainya pembangunan fasilitas pokok, pada tahun 1925 seluruh kegiatan pelabuhan pindah dari (Kali) **Mas** ke (Tanjung) **Perak**. (Nilam)



Peningkatan Ekspor

Pertumbuhan perdagangan di Jawa Timur pada akhir abad ke-19, juga mendorong pertumbuhan industri dan teknologi pendukung keperluan ekonomi yang bertumpu kepada ekspor hasil perkebunan dan pertanian. Maka memasuki abad ke-20, Surabaya telah menjadi kota yang menduduki peringkat kedua setelah Batavia, bahkan berhasil menyalip pertumbuhan kota Semarang yang semula diharap bisa jadi pendukung ibukota Hindia Timur, dan telah lebih dulu disiapkan infrastruktur bagi angkutan darat, termasuk dibangunnya jalur kereta api pertama di Hindia Belanda. Sementara angkutan darat di Jawa Timur masih menggunakan teknologi sederhana, yang mengandalkan kepada angkutan bertenaga satwa seperti gerobak dan cikar. Sedangkan infrastruktur di luar jalur utama "Jalan Daendels" masih berupa

Dua Tangis dan Ribuan Tawa



Judul : Dua Tangis
dan Ribuan Tawa
Penulis : Dahlan Iskan
Penerbit : Elex Media
Komputindo
Tahun : 2011
Halaman : 350 lembar
ISBN : 978-602-00-1181-3

Dua Tangis dan Ribuan Tawa adalah kumpulan CEO Noted yang ditulis Dahlan Iskan saat menjabat sebagai Direktur Utama PLN pada akhir tahun 2009 lalu. CEO Noted merupakan salah satu bentuk komunikasi seorang CEO PLN kepada seluruh karyawannya. Cara ini terbukti efektif dalam menyampaikan pesan, semangat, serta pujian. Meski berisi tentang PLN, tapi buku ini layak dibaca oleh semua kalangan, tidak hanya karyawan PLN saja. Pimpinan BUMN bahkan institusi pemerintah perlu membaca buku ini untuk mendapatkan inspirasi perubahan di dalam menjalankan institusinya.

Saat ia menjabat sebagai Direktur Utama PLN beberapa tahun lalu, banyak permasalahan yang ia hadapi dan menunggu untuk ia selesaikan. Permasalahan PLN yang berhasil ia atasi, diantaranya adalah menanggulangi pemadaman bergilir di seluruh Indonesia, menyelesaikan IPP terkendala yang sudah begitu lama, mengatasi kacaunya tegangan di Cianjur Selatan, ditemukannya cara mengatasi gangguan pohon dengan cara memasang pipa paralon di jaringan yang melintasi rimbunan ranting, dan lain sebagainya. Tetapi Dahlan tetaplah Dahlan, sosok sederhana yang luar biasa... bukannya bangga karena berhasil menyelesaikan permasalahan di PLN yang terjadi selama bertahun-tahun, ia malah berkata, "program-program, target-target, capaian-capaian sebaiknya kita perlakukan sebagai kulminasi dari hal yang lebih sublim: transendensi jiwa," karena ia menganggap, betapa relatifnya sebuah keberhasilan bagi seseorang.

Ada lagi CEO Noted yang menarik, karena hampir terjadi di setiap kantor, baik di instansi pemerintah, swasta maupun BUMN dan kita dapat mengambil pelajaran dari Dahlan Iskan dalam mengatasi permasalahan ini. CEO Noted yang ke-9 yakni tentang "merokok". Kebetulan

pada saat itu adalah bulan Ramadhan, dan ia membuat SK direksi yang mengatur tentang merokok di dalam kantor. Dahlan Iskan mencoba untuk membandingkan dengan peraturan merokok yang pernah ia buat di kantor sebelumnya, bahkan bunyi peraturan merokok di kantor sebelumnya lebih keras. Ada hal menarik yang dapat kita ambil. "Larangan itu mula-mula hanya berlaku di ruang kerja. Lalu di seluruh gedung. Dua tahun berikutnya lebih keras lagi: karyawan yang tidak mempedulikan larangan itu, tidak boleh memegang jabatan struktural. Terakhir, larangan itu berbunyi: barang siapa masih melakukannya, tunjangan kesehatannya (biaya pengobatan) dihapuskan! Untuk apa memberikan tunjangan kesehatan kalau dia sendiri dengan sengaja mengorbankan kesehatannya!"

Ada lagi hal luar biasa (di luar kebiasaan) yang Dahlan Iskan Lakukan pada saat menjabat CEO PLN. Jika mayoritas perusahaan pada saat hari pertama masuk setelah lebaran ada acara Halal bi Halal yang identik dengan ceramah, makan-makan, dan karyawan keliling menyalami direksi, maka tidak demikian dengan Dahlan Iskan. Ia dan seluruh direksi lah yang akan keliling menyalami karyawan. Jadi karyawan lah yang berdiri, direksi berkeliling dan diikuti oleh karyawan lain dibelakangnya, begitu seterusnya.

Buku ini menjadi inspirasi perubahan bagi seluruh masyarakat Indonesia. Dahlan Iskan telah menjadi contoh pribadi yang sederhana, pemimpin yang merakyat alias tidak sombong. Layak dibaca oleh siapapun yang membutuhkan inspirasi dalam memimpin dan telah menjadi pemimpin namun kadang lupa akan kewajiban pengabdianya. (Intan)

Ragam Pendapat Tentang Naiknya Harga BBM

Kenaikan harga BBM biasanya juga diiringi dengan naiknya sikap masyarakat dalam melakukan aksi pro dan kontra atas kebijakan tersebut. Berikut pendapat dan tanggapan beberapa pembaca DERMAGA atas fenomena tersebut:



Ottik Febriati (Subdit Rancang Bangun, Kantor Pusat)

Kendaraan : Mobil Status : Lajang

Kenaikan BBM yang baru – baru ini dilakukan oleh pemerintah menurut Ottik adalah semacam siklus perubahan. Dimana perubahan yang tidak menyamakan pasti begitu. Namun demikian hal tersebut tidak terlalu berdampak banyak pada kehidupannya sehari – hari, karena sebagai warga negara yang baik kita wajib mendukung walaupun semua barang kebutuhan pokok harganya naik. Untuk itu, salah satu upaya yang dilakukan Ottik adalah menata ulang cash flow kehidupan, karena banyak jalan untuk menstabilkan keadaan apabila diimbangi dengan pikiran yang positif.

“Semoga naiknya (harga BBM) dibarengi naiknya kualitas dan kuantitas. Anyway, no matter what will happen, life must go on”, pungkasnya.

Evrina Wardhani (Subdit Pemasaran, Kantor Pusat)

Kendaraan : Motor Status : Lajang

Bagi Evrina, naiknya BBM ternyata tidak terlalu berdampak banyak dalam kehidupannya. Hal itu dikarenakan Nina, panggilan akrabnya, jarang berpergian jauh dengan menggunakan kendaraannya. Penggunaan kendaraan roda dua hanya rutin dia lakukan untuk menuju ke kantor dengan jarak pulang pergi dari kost ke kantor ±3 km. Sehingga baru tiap 10 hari sekali dia mengisi bensin. Bahkan, untuk merawat mesin kendaraannya, setiap satu bulan sekali, bensin premium yang biasa dia gunakan dia ganti dengan pertamax. Menurutnya, kenaikan BBM juga harus dibarengi dengan sikap positif masyarakat. Alangkah lebih baiknya jika tiap peraturan dari pemerintah dijadikan acuan untuk lebih fleksibel dalam mengatur hidup.



Tri Wibowo (Divisi Keuangan, Cabang Pelabuhan Tenau Kupang)

Kendaraan : Motor Status : Lajang

Dampak kenaikan BBM jelas ada pro dan kontra baginya, menurutnya bagi yang pro jelas kenaikan BBM bertujuan untuk meningkatkan kondisi keuangan negara, tapi di lain sisi, kenaikan harga kebutuhan pokok juga membuat kawulo alit berteriak karena kenaikan harga tidak diimbangi dengan perbaikan ekonomi rakyat kecil sendiri. “Dampak buat pribadi, jelas pengeluaran kebutuhan meningkat apalagi bagi kami yang ada di perantauan, kalau tidak diimbangi dengan pemasukan yang lebih, pulang ke kampung halaman menjadi hal yang semakin langka”, tuturnya.

Harapannya sendiri dengan kenaikan BBM otomatis bertujuan untuk peningkatan kondisi keuangan negara yang ujung – ujung nya buat APBN negara juga. Seyogyanya pembangunan yang merata bisa dilakukan untuk peningkatan taraf hidup masyarakat apalagi untuk masyarakat daerah timur, karena sangat terasa sekali perbedaannya.



Retno Sintawati (Divisi Sistem Manajemen , Cabang Pelabuhan Benoa)

Kendaraan : Motor Status : Lajang

Pemerintah pasti memiliki tujuan dengan menaikkan harga BBM bersubsidi, mungkin dirasa berat bagi masyarakat menengah ke bawah karena bertepatan dengan tahun ajaran baru dan bulan Ramadhan. Terlepas dari pro dan kontra, sebagai warga yang baik yang bisa dilakukan adalah mendukung agar tujuan pemerintah tersebut benar – benar tepat sasaran, seperti mengurangi penggunaan BBM berlebih karena sasaran BBM bersubsidi adalah untuk masyarakat menengah ke bawah.

Harapannya semoga tujuan pemerintah benar – benar tepat sasaran untuk kemajuan bangsa, dan semua itu dimulai dari kesadaran masyarakatnya. Semoga masyarakat dengan tingkat ekonomi atas mulai menggunakan BBM non subsidi.



Marhaban ya
Ramadhan

Bulan penuh berkah dan ampunan

Hikmah adanya bulan Ramadhan,
adalah mendidik kita untuk selalu tepat waktu,
dan berlaku jujur, ikhlas serta saling menyayangi
di semua perilaku kehidupannya.



PELINDO III

www.pp3.co.id

WUJUDKAN INTEGRASI LOGISTIK NASIONAL

Loyalitas dan Komitmen Tanpa Batas
dari **PELINDO III**
untuk **MERAH PUTIH**



@pelindo3



Humas Pelindo III



Humas Pelindo III